Die Haftpflicht des Halters von Luft- und Kraftfahrzeugen.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der hohen Juristischen Fakultät der Universität Marburg

vorgelegt von

Hans Rautenberg
Referendar in Charlottenburg.

Marburg a. L.
Universitäts-Buchdruckerei von Joh. Aug. Koch (Inh. Dr. C. Hitzeroth)
1920.

Referent: Prof. Dr. jur. Franz Leonhard.
Von der Fakultät als Dissertation angenommen.

Meiner lieben Frau

gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Die Entwickelung des Haftungsprinzipes für Halter von Kraftfahrzeugen.

A.

Seit dem letzten Jahrfünft des vergangenen Jahrhunderts, als das Automobil oder, in bald eingebürgerter Bezeichnung, das Kraftfahrzeug seinen schnellen Siegeszug über die ganze Welt begann und die gemütliche Landstraße der Postkutsche und der Wanderer unsicher machte, kam das mit der Zeit immer stärker werdende Bedürfnis zur Geltung, den Kraftwagenverkehr und die Haftung für Kraftfahrzeuge gesetzlich zu regeln.

Die Entwickelung des Kraftfahrzeugs zu dem wichtigsten Verkehrsmittel, wie auch die Entwickelung in technischer und kommerzieller Hinsicht stand von vornherein unter den denkbar günstigsten Vorzeichen. — Die zahlreichen Verwendungsmöglichkeiten der Kraftwagen, nicht nur für den Sport, sondern für wichtige wirtschaftliche Bedürfnisse wurden rechtzeitig erkannt. Mit den besten Erfolgen verwandte man Kraftwagen für den privaten und gewerblichen Personentransport, für den Transport von Lasten, für den postalischen Transport, für den öffentlichen Sicherheitsdienst (Feuerwehr-, Sanitätskraftwagen), für die militärischen und Kriegsinteressen. Heute, wo wir am Ende des gewaltigen Weltkrieges stehen, bedarf es nicht mehr einer Beweisführung für die hervorragende Bedeutung der Kraftwagen, die eins der wertvollsten technischen Hilfsmittel in fast jeder Kampfesphase bildeten.

Zu dieser mannigfaltigen Verwendung der Kraftfahrzeuge bedurfte es weder einer Genehmigung durch die Staatsgewalt, noch einer Erlaubnis der Wegeherren, weil kein Reichs- oder Landesgesetz dem entgegenstand. So standen die Feinde des neuen Beförderungsmittels dessen Einführung im Straßenverkehr völlig machtlos gegenüber.

In dem Hauptvorzuge des Kraftfahrzeuges, der raumbesiegenden Schnelligkeit der Fortbewegung, liegt auch die Hauptgefahr bei Be-

gegnung mit anderen Gästen der Straße. Trotzdem bald durch Polizeiverordnungen Höchstgeschwindigkeiten bestimmt wurden, minderte sich die Zahl der Unfälle nicht. Die Schwierigkeit der Ausübung einer Kontrolle, wie auch der zu unbestimmt gehaltene Wortlaut vieler Polizeiverordnungen [1]) begründen diese Tatsache.

Die Gefährlichkeit der Kraftwagen wird erhöht durch das Gewicht der Wagen in Verbindung mit dem Motor als Antriebsmittel, der im Betriebe ständig aufmerksamster Beobachtung und Behandlung bedarf.

Gefahren liegen in der Möglichkeit des Eintrittes von Betriebsstörungen oder Fehlern, wie Versagen der Bremse, der Steuerung.

Gefahrvoll für Fußgänger ist auch der vielgerühmte Vorzug des Kraftfahrzeugs, räumlich nicht an Geleise gebunden zu sein, da die Anwendung von Vorsichtsmaßregeln gegen an Schienen gebundene Bahnen leichter ist, als gegen Wagen, die im Straßengewicht plötzlich auftauchen und verschwinden können.

Gegenüber all diesen Gefahren befand sich der Verletzte wegen der nur durch Verschulden begründeten Schadensersatzansprüche des Privatrechts in einem Beweisnotstande. Verschulden des Fahrers oder Mängel der Maschine sind bei diesem technisches Verständnis voraussetzendem Verkehrsmittel von einem Laien schwer festzustellen und äußerst selten nachzuweisen. Wurde zudem der einen Unfall herbeiführende Wagen von einem Angestellten des Eigentümers gefahren, so hatte letzterer die Möglichkeit der Berufung auf § 831 B. G. B., bei der Auswahl der betreffenden Persönlichkeit die im Verkehr erforderliche Sorgfalt angewandt zu haben. Gelang dem Eigentümer des Wagens dieser Nachweis, so waren für den Verletzten die Aussichten auf Ersatz für erlittenen Schaden sehr gering angesichts der früher wohl in den meisten Fällen vorliegenden Zahlungsunfähigkeit des Führers.

Die Bedenken, die darüber entstehen mußten, ob die Ausdehnung der Haftpflicht sich als ein Bruch mit dem Grundgedanken des B. G. B. darstelle, eine Ersatzverbindlichkeit nur aus Verschulden entspringen zu lassen, werden gemildert durch die gleichzeitig mit dem B. G. B. in Kraft getretenen Art. 42 und 105 des Einführungsgesetzes zum B. G. B., die die Haftpflicht der Eisenbahnen nach dem Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 mit einigen Aenderungen und die landesgesetzlichen

---

1) In § 17 der „Grundzüge des Bundesrates betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1906“ heißt es: „Die Fahrgeschwindigkeit ist jederzeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden. . . . . Außerhalb geschlossener Ortsteile darfe sie, wenn übersichtliche Wege befahren werden, insoweit erhöht werden, als der Führer in der Lage bleibt, unter allen Umständen seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten (!) . . . . .“

Vorschriften über die Haftung der Eisenbahnen neben dem B. G. B. fortbestehen lassen. Es wird also der Grundsatz anerkannt, daß für gewisse besonders gefährliche Unternehmungen die allgemeinen Bestimmungen über Schadensersatz nicht genügen, vielmehr eine größere Verantwortlichkeit begründet ist. Daß Träger der aus dieser verschärften Verantwortlichkeit entstehenden Kosten derjenige ist, der die Gefahrenzunahme verursacht, entspricht der Billigkeit.

Im November 1899, als der Kraftwagen sich in Deutschland erst seit einigen Jahren nur in wenigen Städten zu behaupten vermochte, führte Hilse vor der juristischen Gesellschaft[2]) in Berlin aus, daß die Entwickelung des Verkehrs durch technische Verwertung wichtiger naturwissenschaftlicher Entdeckungen zu der Frage drängten, ob die — damals noch nicht einmal in Kraft getretenen — Satzungen des B. G. B. dem Geschädigten ausreichenden Ersatz der Verluste gewährten, oder ob es hierzu neuer gesetzgeberischer Tätigkeit bedürfe, die jedoch wiederum nicht zum Schaden des Gemeinwohles die Verwertung der neuen Erfindung vereiteln oder aufhalten dürfe. Hilse kam zu dem Ergebnis, daß die Allgemeinheit ein Recht auf Ersatz der wirtschaftlichen Nachteile aus den durch die Kraftfahrzeuge verursachten Gefahren habe, und daß bei der Erheblichkeit der Gefahren der im Verhältnis zu den vom bürgerlichen Gesetzbuch gewährten Ersatzansprüchen wertvollere Haftanspruch der Geschädigten begründet sei.

Auch im Auslande wurde verschiedentlich das Einschreiten der Gesetzgebung erstrebt. So fordert der Schweizer Rechtslehrer Meili eine erhöhte Haftpflicht für Automobilisten[3]) vor Allem wegen der ernsten Gefährdung des Verkehrs durch die neuen „Vehikel“. Meili weist darauf hin, daß die Automobile den verschiedenen Formen der Eisenbahnen am nächsten stehen und hält die Unterstellung der privatrechtlichen Verantwortlichkeit der Automobile „unter eine strenge Rezeptumshaftpflicht im Sinne der Eisenbahngesetzgebung“ für erforderlich und genügend. In einem Referat für den Juristentag des Schweizerischen Juristenvereins im Jahre 1907[4]) wiederholte Meili seine Befürwortung des raschen Erlasses eines Haftpflichtgesetzes, das sich „materiell an das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. März 1905 anschließen“ müsse.

---

2) „Unabweisbare Notwendigkeit zur Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile“. — Vortrag, gehalten in der Juristischen Gesellschaft zu Berlin am 11. November 1899 von Prof. Dr. Karl Hilse. — Berlin 1900.

3) „Die rechtliche Stellung der Automobile“ von Prof. Dr. Fr. Meili. — Zürich 1902.

4) „Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für Automobilunfälle“. — Referat für den Juristentag von Prof. Meili, Zürich. — Basel 1907.

In Belgien[5]) überreichten am 13. Nov. 1906 einige Senatoren dem belgischen Senat einen Gesetzentwurf über die Haftpflicht der Automobile mit der Anregung, einen doppelten Schadensersatz zu statuieren.

In Frankreich gingen die Gerichte im Gegensatz zu der deutschen Rechtsprechung davon aus, daß jede Verletzung polizeilicher Verordnungen prinzipiell schadensersatzpflichtig mache, und begründeten so eine Art Schuldpräsumtion für Kraftfahrzeuge[6]). Aber auch in Frankreich wurden seit dem Jahre 1906 verschiedene Gesetzesvorschläge von Deputierten in der Kammer vorgebracht[7]).

Im Vorjahre vor dem Inkrafttreten des deutschen Automobilgesetzes betonte Koehne in einem Vortrage[8]) bei der Betrachtung der Einwirkungen des Kraftfahrzeugs auf die Rechtsentwickelung den engen Zusammenhang von Technik, Recht und Wirtschaft oder auch „der Technik, der sozialen Institute und der sozialen Zustände“ und erklärte den Erlaß eines Haftpflichtgesetzes für Automobile seitens des Reiches für unbedingt erforderlich. Träger der zu begründenden Haftpflicht solle der „Halter des Kraftfahrzeugs“[9]) sein. Im Interesse dieser zu weitgehender Schadenshaftung verpflichteten Halter, wie auch um den Geschädigten Sicherheit des Ersatzes zu gewähren unter Erleichterung des Durchsetzens von Ersatzansprüchen, sei eine „staatliche Zwangsversicherung“ der Halter von Kraftfahrzeugen unerläßlich.

B.

Bevor aber die Gesetzgebung sich mit dem Kraftfahrzeug beschäftigte, griff, in Erkenntnis der durch die Kraftfahrzeuge verursachten Verkehrsgefahr, die staatliche Gewalt in Deutschland und dem größten Teil des europäischen Festlandes[10]) auf dem Gebiet des Polizeirechtes durch Erlaß von polizeilichen Verordnungen ein. Da es in Deutschland keine einheitliche Zentralgewalt gab, die befugt gewesen wäre,

---

5) Vgl. „Die Kodifikation des Automobilrechtes“, eine Studie von Prof. Dr. Fr. Meili, Wien 1907. S. Seite 8.

6) Vergl. Meili, Kodifikation des Automobilrechtes, Seite 74.

7) Einzelheiten sind zu finden in Meilis „Zivilrechtliche Verantwortlichkeit . .“ Seite 14 ff.

8) „Kraftfahrzeug und Rechtsentwickelung“, Vortrag von Dr. Karl Koehne. — Berlin 1908.

9) Die Bezeichnung „Halter“ schließt sich dem § 833 B. G. B. (Tierhalter) an nach dem Vorbilde des österreichischen und Schweizer Entwurfes für ein Automobilgesetz; für die Schweiz schlug diese Bezeichnung Meili vor, der darin den Art. 9 und 10 des niederländischen Automobilgesetzes folgte.

10) Dänemark hat ein Automobilgesetz vom 15. Mai 1903; die Niederlande ein solches vom 10. Februar 1905; England zuerst ein Gesetz vom 14. August 1896, geändert durch Gesetz vom 14. August 1903.

Polizeibestimmungen für das ganze Reich zu erlassen, waren allein in Preußen gleichzeitig 12 Automobilverordnungen und 19 in anderen deutschen Staaten nebeneinander in Kraft, bis im Jahre 1906 auf Beschluß des Bundesrates die verbündeten Regierungen ersucht wurden, in ihren Gebieten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe der „Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ zu regeln. Es waren hier Bestimmungen getroffen „für den nicht an Bahngleise gebundenen Verkehr der durch elementare Triebkraft bewegten Fahrzeuge, Kraftwagen und Krafträder auf öffentlichen Wegen und Plätzen.“ —

Die Zuständigkeit der Polizeibehörden ist jedoch nicht für die Feststellung von Haftpflichtgrundsätzen begründet. Juristisch kommt für die Anwendung von Schadensersatznormen nur das Privatrecht in Betracht.

Mit der zuerst von Hilse in dem erwähnten Vortrage angeregten Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile beschäftigte sich auch der 26. Deutsche Juristentag im Jahre 1902 und sprach sich für eine Uebertragung der Eisenbahnhaftpflicht auf die Betriebsunternehmer von Kraftfahrzeugen aus[11]).

Eine derartige Haftpflicht bis zur höheren Gewalt war in dem dem Deutschen Reichstage vorgelegten Regierungsentwurf eines Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes vom Jahre 1905 vorgesehen.

Die von allen an der Verbreitung des Kraftfahrzeugs interessierten Kreisen anfänglich betätigte Opposition gegen den Erlaß eines Automobilgesetzes wurde immer schwächer und schließlich ganz aufgegeben, als im Jahre 1906 vom Kaiserlichen Automobil-Klub namens der zum Kartell vereinigten deutschen Automobilklubs dem Deutschen Reichstage ein von Dr. Martin Isaac verfaßter Gegenentwurf vorgelegt wurde. In diesem Gegenentwurfe wurde anerkannt, daß die bisherige Regelung der Beweislast, wonach der Geschädigte das Verschulden des Automobilhalters beweisen mußte, selbst in Automobilkreisen als ungenügend empfunden werde; das Prinzip der Gefährdungshaftung bei Betriebsfehlern oder Betriebsstörungen wurde als richtig zugegeben in den Sätzen[12]): „Das Gerechtigkeitsgefühl verlangt, daß diese Gefahr von demjenigen getragen wird, dessen Interessen der Betrieb dient; das Risiko der Haftpflicht bildet ein Passivum des Betriebes.“ — Ueber die Bedeutung der Ausführungen des Gegenentwurfes sagt Meili[13]): „Indem die bisherige Opposition die erwähnte überaus wichtige Schwenkung vollzogen hat,

---

11) Vergl. „Verhandlungen des XXVI. deutschen Juristentages 1902“, Bd. 1, Seite 27—55.

12) Isaac, Gegenentwurf: Brgründung § 1 I. 2, b 2 a. E.

13) Meili, S. 85 der in Note 5 bezeichneten Schrift.

ist die Festung meines Erachtens übergeben und der Sieg für die ernsthafte Haftpflicht gesichert." Es „muß den automobilistischen Kreisen Deutschlands die volle Anerkennung dafür ausgesprochen werden, daß sie dem modernen Rechtsgedanken der Haftpflicht nachträglich ein so klares Verständnis entgegengebracht haben".

Die Ergebnisse statistischer Ermittelungen, die von der Regierung seit 1906 veranlaßt waren, hatten, nach den Erklärungen des Staatssekretärs des Reichsjustizamtes in der Reichstagssitzung vom 12. Februar 1908, der Regierung die Ueberzeugung verschafft, daß ein Gesetz nach wie vor dringlich sei [14]). Es wurde daher ein neuer Regierungsentwurf ausgearbeitet, dessen Veröffentlichung am 19. Juni 1908 im Reichsanzeiger erfolgte. Die Einbringung des ersten Entwurfes ohne besondere Berücksichtigung der Statistik war, wie in der Reichstagssitzung vom 23. April 1907 vom Staatssekretär des Reichsjustizamtes ausgeführt wurde, deshalb erfolgt, weil die Regierung von Seiten des Reichstages zu gesetzgeberischen Schritten gedrängt worden sei [15]). Der neue Regierungsentwurf schloß sich in den wichtigsten Fragen dem Gegenentwurfe an. Durch Beschluß des Reichstages einer Kommission überwiesen, erfuhr dann der bertits vom Bundesrate abgeänderte Entwurf in sehr eingehenden Kommissionsberatungen erhebliche Aenderungen [16]). Der Reichstag nahm dann in der dritten Lesung am 27. März 1909 das Gesetz in der den Beschlüssen der Kommission im wesentlichen entsprechenden Form an.

C.

Auch nach dem Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes [17]) hat die Reichsregierung in dankenswerter Weise die Weiterführung der statistischen Erhebungen angeordnet und so wertvolle positive Grundlagen geschaffen, die die Verschärfung der Kraftfahrzeughaftpflicht rechtfertigen und — leider — das Ergebnis zeigen, daß die hohe Unfallsziffer nicht eine vorübergehende Erscheinung bedeutete. — Die gesammelten Erfahrungen beschränken sich, da die Erhebungen seit Kriegsausbruch eingestellt und zum letzten Male am 1. Januar 1914

---

14) Vergl. Sten. Prot. 1908 S. 3067.

15) Vergl. Sten. Prot. 12. Legisl. Per. 1, Session 1907, S. 1031.

16) Vor allem der heutige § 7, sowie die Verkehrs- und Strafvorschriften.

17) Nach § 26 des Gesetzes traten Teil II (Haftpflicht) mit dem 1. Juni 1909, Teil I und III (Verkehrs- und Strafvorschriften) mit dem 1. April 1910 in Kraft.

veröffentlicht wurden, auf die relativ kurze Zeit einer siebenjährigen Beobachtung. Aus den Ergebnissen sei Folgendes mitgeteilt [18]):

Die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge betrug

nach dem Stand vom		Hiervon dienten der Personenbeförderung	Hiervon dienten der Lastenbeförderung
1. Januar 1907	27 026	25 815	1 211
1. „ 1908	36 022	34 244	1 778
1. „ 1909	41 727	39 475	2 252
1. „ 1912	65 450	59 901	5 549
1. „ 1914	93 072	83 333	9 739

Von den der Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeugen wurden verwandt

	nach dem Stand vom 1. Januar 1907	1909	1912	1914
im Dienste öffentlicher Behörden	0,9 % (219)	1,0 % (395)	1,2 % (701)	1,8 % (1 508)
im öffentlichen Fuhrverkehr	4,6 % (1 197)	5,9 % (2 340)	8,8 % (5 262)	10,0 % (8 378)
für land- u. forstwirtschaftl. Betriebe	1,0 % (270)	1,1 % (427)	0,9 % (562)	1,2 % (973)
für andere Berufszwecke z. B. Ärzte, Feldmesser	12,2 % (3 143)	11,8 % (4 641)	11,8 % (7 084)	11,6 % (9 639)
für das Handelsgewerbe und sonstige Gewerbebetriebe	41,4 % (10 699)	40,8 % (16 110)	38,3 % (22 942)	38,9 % (32 436)
für Vergnügungs- und Sportzwecke	39,9 % (10 287)	39,4 % (15 562)	39,0 % (23 350)	36,5 % (30 399)

Am 1. Januar 1914 stand hiernach mehr als ¾ der Gesamtzahl der für Zwecke der Personenbeförderung laufenden Wagen im Dienste von Handels- oder Gewerbebetrieben und Liebhabern, also Kreisen,

18) Die Angaben sind den Vierteljahrsheften zur Statistik des deutschen Reiches von 1907 bis 1914 nach eigenen Zusammenstellungen entnommen.

denen durch das Risiko der Haftpflicht schwerwiegende Opfer in wirtschaftlicher Hinsicht nicht auferlegt wurden. Auch ist der aus den Kreisen der Kraftfahrzeuginteressenten als Folge der Einführung einer verschärften Haftung wiederholt behauptete sichere Eintritt völligen Ruins der deutschen Kraftfahrzeug-Industrie [19]) nicht eingetreten.

Die Gesamtzahl der durch Kraftfahrzeuge herbeigeführten schädigenden Ereignisse betrug in dem Zeitraum vom

1. Oktober bis 30. September		Von Kraftfahrzeugen waren dabei beteiligt	Es wurden Personen	
			verletzt	getötet
1906/07	4 864	5 079	2 419	145
1907/08	5 069	5 312	2 630	141
1908/09	6 063	6 423	2 945	194
1912/13	11 785	12 772	6 313	504

Die höhere Zahl der beteiligten Kraftfahrzeuge gegenüber der Zahl der Unfälle ergibt sich daraus, daß an einzelnen Unfällen zwei oder mehrere Wagen beteiligt waren.

Die Höhe des Sachschadens in der Zeit vom 1. Oktober 1912 bis 30. September 1913 betrug nach ungefährer Schätzung 2 771 688 Mark, wovon allerdings auf andere Personen als auf Kraftfahrzeughalter nur 459 894 Mark entfielen.

Das Ergebnis ist die Feststellung einer ständigen Zunahme an Kraftfahrzeugen und, in untrennbarem Zusammenhang damit, einer immer größer werdenden Zahl von durch Kraftfahrzeuge herbeigeführten Unfällen. — Die aus dem Kraftwagenverkehr für die öffentliche Sicherheit gehegten Befürchtungen waren also begründet. Zur Sicherstellung des Publikums gegenüber diesen Gefahren und zur Beseitigung des geschilderten Beweisnotstandes für die Verletzten war die in dem Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909 erfolgte reichsgesetzliche Regelung der zivilrechtlichen Haftung bei Beschädigungen durch Kraftfahrzeuge dringend erforderlich.

---

19) In diesem Sinne: v. Reinersdorff in „Motorwagen“ 1904, VII. S. 36; Bernd in „Gegenwart“ 1906, S. 369; Resolution des deutschen Automobilklubs vom 3. November 1906; Berliner Tageblatt vom 3. Dezember 1906; Zeitschrift „Motorwagen“ 1908, S. 209 und 210.

1. Abschnitt.

Die Voraussetzungen der Haftung nach § 7 K.F.G.

Die Voraussetzungen der Haftpflicht nach § 7 K. F. G. sind

I. ein Halter;

II. ein aus einem Unfalle bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs entstehender Schaden;

III. es darf kein unabwendbares Ereignis vorliegen.

I.

Der Halter des Kraftfahrzeugs.

Das Gesetz enthält keine Definition des Halterbegriffes. Die Ergebnisse des wissenschaftlichen Streites über den Halter lassen sich in 7 verschiedenen Ansichten wiedergeben, die auf 3 verschiedenen Untersuchungsmethoden beruhen: der analogen Anwendung des Tierhalterbegriffes (§ 833 B. G. B.), der Feststellung des Halters von Fall zu Fall und der Ermittelung eines feststehenden Halterbegriffes für das K. F. G.[1]).

1. a. Eine entsprechende Anwendung des durch die Rechtsprechung festgelegten Begriffes des Tierhalters auf den des Kraftfahrzeughalters[2]) könnte dann als richtig bezeichnet werden, wenn für die Beurteilung des Tier- und Kraftfahrzeughalters unwesentlich von einander abweichende Voraussetzungen vorlägen, wenn also die Persönlichkeiten rechtsähnlich und wesensgleich wären. Denn die Analogie als weitergehende Auslegung darf das Recht nur in der vom Gesetz eingeschlagenen Richtung fortbilden. Analogie ist demnach nur da zulässig, wo das Gesetz denselben Zweck verfolgt.

---

1) Die 3 Methoden sind im Text durch Ziffern, die 7 Ansichten durch Buchstaben hervorgehoben.

2) So: Gordan, S. 44; v. Schimpf, S. 20 (§ 3 c); Weitz, K. 122. (Note 6 zu § 7.)

Der Einführung der Haftung des Tierhalters lag der Gedanke zu Grunde, der Allgemeinheit mit Rücksicht auf die mit dem Halten von Tieren verbundenen Gefahren stärkeren Schutz zu geben, als durch das im B. G. B. herrschende Verschuldungsprinzip gewährt wurde. Aehnliche Erwägungen waren zwar maßgebend für die Einführung der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters, doch sind die Voraussetzungen, von denen für die Feststellung des Halterbegriffes auszugehen ist, grundverschieden [3]). Während das Tier infolge des ihm eigenen Triebes auch im Zustande der Ruhe gefährlich sein kann, ist ein Kraftwagen im Zustande der Ruhe, bei abgestelltem Motor, eine für die öffentliche Sicherheit völlig ungefährliche Maschine, die wohl gefährlich wird, wenn sie in Betrieb ist. Diese verschiedenen Eigenschaften der beiden Objekte, sowie die Verschiedenheit der von ihnen verursachten Gefahren dulden nicht eine analoge Beurteilung der für diese Gefahren haftpflichtigen Personen.

2. b. Nach einer anderen Untersuchungsmethode, die in der Wissenschaft zwar nur bei der Auslegung des Tierhalter-Begriffes angewandt, jedoch auch für die Feststellung des Kraftfahrzeughalters in Erwägung zu ziehen ist [4]), soll auf einen einheitlichen Halterbegriff verzichtet, und derjenige als Halter bezeichnet werden, von dessen Standpunkt aus auf Grund der ex ante bei normaler Einsicht und Umsicht erkennbaren Bedingungen der sich als eine Realisierung der Betriebsgefahr darstellende Anfangserfolg adäquat verursacht scheint. Hiernach müßte für jeden Fall gesondert aus der Art des Unfalles erst auf den Halter des Kraftfahrzeuges geschlossen werden. Es ist nicht anzunehmen, daß das Gesetz bei seiner Tendenz, dem Verletzten gegenüber dem B. G. B. erhebliche Vorteile zu sichern, eine derartige überaus umständliche Regelung bezweckt. Zudem wird diese Theorie praktisch bedeutungslos, wenn es gelingt, einen feststehenden Halterbegriff zu ermitteln.

3. c. Um zu einer selbständigen, einheitlichen Begriffsbestimmung des Halters von Kraftfahrzeugen zu gelangen, liegt es nahe — nach dem Vorbilde des österreichischen Gesetzes, das den Eigentümer haften läßt —, die Person des Eigentümers der des Halters gleichzustellen. Das Ergebnis wären jedoch kaum haltbare Folgerungen, z. B. eine Schadensersatzpflicht des Eigentümers, der sein Gut oder Hotel, mit dem ein Kraftwagenbetrieb verbunden ist, einem

---

3) Es liegt nicht im Rahmen dieser Abhandlung, auf die einzelnen Theorien über den Begriff des Tierhalters einzugehen; vergl. dazu Cosak I, S. 685 (§ 166 II. 1); Dernburg II.₂ S. 814 (§ 396. IV. 1); Enneccerus II, S. 694 (§ 466. IV. 3); Isay, S. 316; Litten, S. 127; Müller-Erzbach, S. 389; Oertmann II, S. 1105 (§ 833. 4. d.); Staudinger II.₂. S. 1784 (Note 5 zu § 833).

4) Die folgende Theorie vertritt Litten, vergl. S. 127 ff. (IV. zu § 7).

anderen verpachtet hat. Auch hätte wohl das Gesetz, falls eine derartige Regelung beabsichtigt gewesen wäre, den Eigentümer als den Haftpflichtigen bezeichnet. — Die Rechtssprechung hat es dann auch für gleichgültig erklärt, ob der als Halter in Anspruch genommene Eigentümer, Nießbraucher, Pächter, Mieter oder Entleiher des Kraftfahrzeugs ist [5]).

d) Nach einer vielfach vertretenen Ansicht, die aber nicht als richtig bezeichnet werden kann, ist Halter eines Kraftfahrzeugs, in wessen Interesse der Wagen verwendet wird [6]). Was unter diesem Interesse zu verstehen ist, ist streitig. Aber faßt man auch die Verwendung im eigenen Interesse des Halters auf als zu seinem wirtschaftlichen Nutzen [7]) oder als im Interesse der Zugehörigkeit zu Haus oder Wirtschaft des Halters [8]), so ergeben sich daraus keine entscheidenden Merkmale. Nach dieser Ansicht müßte der gewerbsmäßige Verleiher von Kraftwagen, der einerseits den wirtschaftlichen Nutzen von den Wagen hat, zu dessen Wirtschaftsbetriebe andererseits die Kraftwagen unumgänglich nötig sind, als Halter für Schaden haften, den z. B. ein auf längere Zeit vermieteter Wagen auf Fernfahrten anrichtet. Am deutlichsten zeigt sich die Unhaltbarkeit dieser Ansicht, wenn z. B. eine Fahrt zur Bergung von Verletzten erfolgt, also im Interesse dritter Personen, die als Halter haftpflichtig zu machen, jedem Rechtsgefühl widersprechen muß.

e) Nach einer anderen, ebenso häufig und hartnäckig verteidigten Auffassung ist das entscheidende Merkmal für den Halterbegriff eine gewisse Dauer in der Verwendung des Fahrzeugs für den Halter [9]). Aber auch dieses Erfordernis ist durchaus unerheblich und als Regel nicht haltbar. So erhebt mit Recht Isaac den Einwurf, wie z. B. das Verhältnis für einen Kraftwagenhändler sei, der den Wagen kaufe, um ihn zu verkaufen [10]). Es steht außer Zweifel, daß ein Zwischenhändler für Unfälle, die sich in der Zeit seiner unbeschränkten Verfügungsmacht über den Wagen ereignen, als Halter haftet. Die verschiedentlich angestellten Versuche, aus der kürzesten Zeit trotzdem

---

5) R. G. Z. 78, S. 182; 91, S. 269 ff.

6) So: Eger, S. 107 (33 zu § 7); Gordan, S. 44 (6 zu § 7); Hoepfel, S. 107 (V zu § 7); Kirchner, S. 79 (Ziff. 11 zu § 7); Müller-Erzbach, S. 390; Neukirch-Rosenmeyer, S. 51 (E $_2$ b α zu § 7); v. Schimpff, S. 20; Waldeck, S. 37 (I Ca Nr. 19 zu § 7).

7) R. G. Gruchot 47, S. 404.

8) So Enneccerus II, S. 705. 3, Eger, S. 107: „Es genügt eine Benutzung im Interesse der Hauswirtschaft, der Bequemlichkeit, des Luxus."

9) So: Eger, S. 110 (33 zu § 7); Hoepfel, S. 107 (V zu § 7); Kirchner, S. 80 (11. II. 2. zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 52 (E. $_2$. b. β zu § 7); v. Schimpff, S. 20; Waldeck, S. 37 (I. Ca zu § 7); R. G. in früheren Entscheidungen: R. G. Z. 52, S. 118; 55, S. 116 betr. Tierhalter.

10) Isaac, S. 105 (IV. A. 8. d. zu § 7).

eine gewisse Dauer als Merkmal zu konstruieren [11]), sind verfehlt. — Die Rechtsprechung hat später auch das früher von ihr betonte Erfordernis der Dauer stark eingeschränkt [12]) und in jüngeren Entscheidungen ganz aufgegeben [13]).

f. Vom Reichsgericht ist in langjähriger Rechtsprechung der Halterbegriff dahin festgelegt, daß der Halter das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch haben und die Verfügungsgewalt darüber besitzen muß [14]). Im Gebrauch für eigene Rechnung des Halters ist nach der Entscheidung des Reichsgerichts vom 19. November 1917 das Fahrzeug, wenn der Halter die Nutzungen daraus zieht und die Kosten dafür bestreitet [15]). Das Reichsgericht wendet hier den Begriff der Nutzungen — § 100 B. G. B. — an. Halter ist danach, wer die Kosten der Unterhaltung bestreitet für den Fall, daß er die Vorteile des Gebrauches des Fahrzeugs genießt. Gegen diese Voraussetzung der Haltereigenschaft, daß Nutzen und Kosten in der Person des Halters zusammentreffen müssen, spricht der im Verkehr nicht seltene Fall, daß der Genuß der Vorteile und Kostentragung auf verschiedenen Seiten liegen. So haben von Kraftwagen der Feuerwehr und des Sanitätsdienstes die Verletzten den Vorteil, während die Kosten der Unterhaltung von gemeinnützigen Verbänden, wie Krankenkassen, Rotem Kreuz, Kommunalverbänden u. a., bestritten werden. Unzweifelhaft kommen die verletzten Insassen derartiger Wagen als Halter nicht in Frage. Die vom Reichsgericht betonte Voraussetzung der Haltereigenschaft — Zusammentreffen von Nutzen und Kosten — ist deshalb als Merkmal für den Halterbegriff unerheblich. Das Erfordernis des Vorteilsgenusses für den Halter entspricht zudem dem bereits abgelehnten Merkmal der Verwendung des Wagens im eigenen Interesse des Halters.

g. Was das Erfordernis des Tragens der Betriebskosten angeht, so wird dieses, abgesehen von der Rechtsprechung, auch in der Literatur verschiedentlich und mit großem Nachdruck als das entscheidende Merkmal für den Halterbegriff bezeichnet [16]). Es ist zuzugeben, daß dieses Begriffsmerkmal charakteristisch, nicht aber, daß

---

11) So: Kirchner, S. 80 (11. II. 2. zu § 7); Galli, S. 809 (3 zu § 7).

12) R. G. Z. 62, S. 81.

13) R. G. Z. 91, S. 269 und sämtliche in Note 14 angeführten Entscheidungen.

14) R. G. Z. 77, S. 349; 78, S. 182; 79, S. 312; 87, S. 138; 91, S. 269 u. 271; 93, S. 222; J. W. 1913, S. 337, bei Dernburg II, 2, S. 820 (§ 396 a) wird bezüglich des Kraftfahrzeughalters auf diese Entscheidungen des R. G. verwiesen; ebenso Fuchs, S. 14 (II. 2); Millauer, S. 132 (§ 20. 1).

15) R. G. Z. 91, S. 271.

16) So: Eger, S. 105 (33 zu § 7); Geyer, S. 35 (§ 13. I. 1); Gordan, S. 44 (6 zu § 7); Isaac, S. 106 (IV. A. 9 zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 52 (E_2 b zu § 7).

es notwendig ist. Insbesondere kann die Behauptung Geyers nicht als richtig anerkannt werden, wonach der Grundgedanke der Gefährdungshaftung verwirklicht werde, wenn man die für die Haftpflicht zu machenden Aufwendungen als Unkosten des Betriebes in Rechnung stelle und sie „somit" demjenigen auferlege, der „auch sonst" die Kosten der Unterhaltung trage[17]). Das Prinzip der Gefährdungshaftung bezweckt lediglich eine Verstärkung des durch das im B. G. B. herrschende Verschuldungsprinzip erschwerten Rechtsschutzes für das Publikum gegenüber erhöhten Gefahren durch Einschränkung der vom Verletzten zu begründenden Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruches. Es entspricht der Billigkeit, daß Träger einer wegen Verkehrsgefährdung erhöhten Verantwortlichkeit derjenige ist, der die Gefahrenzunahme verursacht hat. In diesem Sinne kann das Risiko der Haftpflicht als Passivum des Betriebes bezeichnet werden[18]). Doch ist daraus in keiner Weise der weitere Schluß begründet, daß der den Betrieb unterhaltende Ersatzpflichtige schlechthin derjenige sein müsse, der auch sonst die Kosten der Unterhaltung trage.

Eine Begriffsfeststellung, die als einziges Merkmal für die Haltereigenschaft Kostentragung des Betriebes von Seiten des Halters verlangt, kann zu Entscheidungen führen, die dem Rechtsgefühl des Volkes widersprechen. — Soll eine Krankenkasse, die den Kraftwagen eines Arztes unterhält, haftpflichtig sein für Unfälle, die durch den außerhalb jeder Einwirkungsmöglichkeit von Seiten der Kasse laufenden Wagen des Arztes verursacht werden? Oder man vergegenwärtige sich den im vergangenen Kriege nicht seltenen Fall, daß ein Privatmann der Heeresverwaltung unentgeltlich seinen Kraftwagen zur Verfügung stellte, wobei Kostentragung und Verfügung über den Wagen zu zeitweiligem Eigengebrauche für den Privatmann vorbehalten wurden, während über die Verwendung des Wagens für Zwecke der Heeresverwaltung lediglich die militärische Behörde entschied. Soll nun der bisherige Halter, der in selbstloser Weise unter weiterer Kostentragung seinen Wagen dem Vaterlande gab, haftpflichtig sein für Unfälle, die durch seinen Wagen auf dienstlichen Fahrten herbeigeführt wurden, — zu einer Zeit, wo der Wagen zwar noch auf Kosten des Eigentümers, jedoch außerhalb jeder Verfügungsgewalt desselben lief? Das Reichsgericht hat zwar in konsequenter Anlehnung an den durch seine Rechtssprechung festgestellten Halterbegriff in diesem Falle die Haftung des bisherigen Halters bejaht, weil durch die Ueberlassung des Wagens an die militärische Behörde „keine oder wenigstens keine wesentliche Veränderung der Verhältnisse" eingetreten sei; der Eigengebrauch des

---

17) Geyer, S. 35 (IV. § 13 I. 1).
18) Isaac, S. 104 (IV. A. 7 zu § 7) und im Gegenentwurf vgl. Note 12.

ursprünglichen Halters sei nicht aufgehoben, auch trage er allein die Kosten des Führers und der Betriebsmittel mit Ausnahme der Benzinentnahme aus militärischen Tanks [19]). Die Tatsache, daß der ursprüngliche Halter bei der Lage der Dinge gar nicht imstande war, während der militärdienstlichen Fahrten auf Wagen und Führer zur Verhütung von Unfällen einzuwirken, steht seiner Haftung nach Ansicht des Reichsgerichts nicht entgegen. Die Weiterhaftung des Fahrzeughalters bei bloßer Gebrauchsüberlassung sei nicht unbillig, weil die Verwendung des Fahrzeugs eben auf seinen Willen zurückgeführt werden müsse.

Der Standpunkt des Reichsgerichts kann hier nicht geteilt werden.

Leitstern unserer Entscheidung muß sein, daß diese dem Rechtsgefühl des Volkes entspricht. Und das Rechtsgefühl weist uns den Weg, den wir nicht einer die rechtliche Beurteilung erleichternden Begriffsbestimmung zu Liebe verlassen dürfen: Da für den Einzelnen oder die Gesellschaft ein Schaden nur eintritt, wenn ein Lebensgut gefährdet, verletzt oder auf andere Art beeinträchtigt wird, Schadensstiftung also eine Beeinträchtigung von Lebensgütern bedeutet, so ist Träger der Verantwortlichkeit für schuldhafte Schadensstiftung, wer schuldhaft eine fremde Lebensgüter gefährdende oder verletzende Handlung begangen hat. — In Fällen, wo wegen besonderer Gefährdung von Lebensgütern durch Tiere oder Sachen das im Allgemeinen herrschende Verschuldungsprinzip nicht genügt, und deshalb eine von dem Verschulden des Haftpflichtigen unabhängige Verpflichtung bestimmt ist, muß Träger dieser Verantwortlichkeit die Person sein, von deren Betrieb die dem Verletzten gegenüber verwirklichte Gefahr ausgegangen ist [20]).

Hiernach ist haftpflichtig für Schaden, der durch Unfälle beim Betriebe von Kraftfahrzeugen entsteht, wer das Kraftfahrzeug in Betrieb hat. Zur Einstellung und Verwendung in eigenem Betriebe aber genügt es nicht, daß man die Kosten der Betriebsunterhaltung bezahlt. Es ist vielmehr der Besitz tatsächlicher Verfügungsgewalt über den Wagen erforderlich. Man muß in der Lage sein, das Fahrzeug laufen lassen, sein Weg und seine Verwendung bestimmen und auf den Wagen in einer Weise einwirken zu können, die geeignet ist, den aus der Benutzung des Wagens entstehenden Gefahren vorbeugend entgegenzuwirken. Diese tatsächliche Verfügungsgewalt ist unabhängig von der rechtlichen und nur ein reiner Rechtszustand [21]) Auch ist es für die Feststellung der Haltereigenschaft unerheblich, wer im einzelnen Falle Führer des Kraftfahrzeugs ist; denn der Macht-

19) R. G. Z. 93, S. 223 f.
20) Vergl. R. G. Z. 62, S. 85.
21) Aehnlich v. Schimpff, S. 24.

bereich des Führers findet seine Grenzen in der Bedienung des Fahrzeugs, während der Halter den ganzen Betrieb unter sich hat [22]).

Wir fassen das Ergebnis unserer Ausführungen zu folgender Definition zusammen: Halter des Kraftfahrzeugs ist, wer die tatsächliche Verfügungsgewalt über den Wagen hat [23]).

Unsere Begriffsbestimmung wird verstärkt durch § 7 Abs. 3 des K. F. G., durch welchen der eigenmächtige Benutzer, der das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters in Betrieb setzt, an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet wird. Das Gesetz selbst erklärt hier den Besitz der Verfügungsgewalt für den Halter als wesentlich. Daß die Verfügungsgewalt das entscheidende Merkmal für den Halterbegriff ist, läßt auch ein Vergleich der für die Einführung der verschärften Haftpflicht maßgebenden Gefahren des Kraftfahrzeugs mit den besonderen Gefahren des Tieres erkennen. Während dort das Tier gefährlich ist, ist hier nicht der Kraftwagen gefährlich, sondern erst das Laufen des Wagens. Da Träger der erhöhten Verantwortlichkeit sein soll, wer die besonderen Gefahren verwirklicht, so ist für das K. F. G. haftpflichtig zu machen, wer das Kraftfahrzeug laufen läßt. Ein Kraftfahrzeug kann aber nur derjenige laufen lassen, der die Verfügungsgewalt über den Wagen hat.

Wenden wir, um das praktische Ergebnis zu prüfen, den ermittelten Halterbegriff auf den oben behandelten Fall an.

Der Eigentümer und bisherige Halter des der Heeresverwaltung zeitweilig zur Verfügung gestellten Wagens hatte bei militärdienstlichen Fahrten nicht die tatsächliche Gewalt über seinen Wagen. Zweck, Weg und Ziel dieser Fahrten bestimmte die militärische Behörde; sie allein hatte die Möglichkeit, auf die Art und Weise der Lenkung oder sonstige Maßnahmen zur Verhütung von besonderen Gefahren einzuwirken. Halter des Wagens ist daher nicht der Eigentümer, sondern die Heeresverwaltung.

Diese Entscheidung entspricht sowohl der Billigkeit, als auch den Absichten der Gesetzgebung, insbesondere dem Grundgedanken der Gefährdehaftung, für besondere Gefahren denjenigen verantwortlich zu machen, der sie hervorruft.

II.

Der aus einem Unfalle bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs entstehende Schaden.

Der Halter des Kraftfahrzeugs haftet nach § 7 Abs. 1 K. F. G. für den Schaden, der entsteht, wenn bei dem Betriebe des Fahrzeugs

---

22) So auch: Geyer, S. 36 (§ 13 I. 1) u. Müller-Erzbach, S. 383 ff.

23) Diese Ansicht vertritt — allerdings nicht in der bisherigen Literatur — F. Leonhard, Marburg.

ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird.

Drei Momente sind hiernach zur Begründung des Anspruches gegen den Halter aus § 7 Abs. 1 K. F. G. klarzustellen [24]).

1. Die Ursache des Unfalles, der Betriebsvorgang, z. B. das Fahren des Kraftfahrzeugs, Versagen der Bremsen, Anprallen gegen andere Ggnstände;

2. Der durch den Betriebsvorgang herbeigeführte Unfall selbst, z. B. Sachbeschädigung, Körperverletzung, Tötung;

3. Der als Folge des Unfalles entstehende vermögensrechtliche Schaden, z. B. verminderte Arbeits- und Erwerbsfähigkeit, Mittellosigkeit der des Ernährers beraubten Familie.

Das Gesetz enthält keine Begriffsbestimmung des Unfalles, dessen Ursache und Folgen ebenfalls nicht bestimmt werden. Doch hat die Unterscheidung der drei Stadien praktische Bedeutung für § 7 Abs. 1 und 2, § 14 Abs. 1 und § 15 K. F. G.

1. Die zahlreichen wissenschaftlichen Erörterungen über den Betriebsbegriff für das K. F. G. beruhen im wesentlichen auf zwei verschiedenen Gesichtspunkten.

Verfehlt ist eine Begriffsbestimmung, die unter dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs dasselbe verstehen will wie „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ im Sinne des R. H. G., die also der gesetzlichen Vorschrift die wirtschaftliche Bedeutung einer Kraftwagenunternehmung als Ganzes beilegen will [25]).

Gegen diese Ansicht spricht das Ergebnis einer vom Sprachgebrauch ausgehenden Begriffsbestimmung des Betriebes von Kraftfahrzeugen. Im Sprachgebrauch unterscheiden wir zwischen dem Betriebe eines wirtschaftlichen Unternehmens und dem einer einzelnen Sache. So verstehen wir unter dem Betriebe einer Fabrik die Gesamtheit der wirtschaftlichen und technischen Kräfte, die dem Zwecke des ganzen Unternehmens dienen, also sowohl die Tätigkeit der Verwaltung, wie das Wirken der Maschinenanlage einer Fabrik. Den Betriebsbegriff einer einzelnen Maschine stellen wir dagegen auf die dem technischen Zwecke der betreffenden Maschine dienende Tätigkeit der Maschinenkraft ab. So ist z. B. ein Fahrstuhl in Betrieb, wenn wir den Strom zum Zwecke der Auf- oder Abwärtsbewegung des Aufzuges eingeschaltet haben. Ein Kraftfahrzeug ist demnach in

---

24) Aehnlich: Eger, S. 84 (31 zu § 7) u. S. 130 (36 zu § 7); Geyer, S. 5 (§ 3. I.); Isaac, S. 85 (III. A. zu § 7), S. 124 (IV. A. zu § 7); Kirchner, S. 65 (II. 4.) u. S. 91 (II. 14.); Krause, S. 65 (11 zu § 7); v. Schimpff, S. 36 (3. Kap. § 3).

25) So besonders Eger, S. 58 ff. (29 zu § 7); Fuchs, S. 39 (III. 2.); Gordan, S. 31 f. (1 zu § 7); Waldeck, S. 31 (I. A. 8 zu § 7); Weitz, S. 121 (1 zu § 7).

Betrieb, wenn die seiner selbständigen Fortbewegung dienenden Kräfte auf den Motor wirken. — Da wir, in Uebereinstimmung mit Wissenschaft und Rechtssprechung, den Betriebsbegriff der Eisenbahn nicht auf die für die Fahrtbewegung erforderlichen Maßnahmen beschränken, sondern auch andere mit dem Gewerbe des Eisenbahnunternehmens zusammenhängende Handlungen unter den Betriebsbegriff stellen [26]), so könnte nur der Betrieb des einzelnen Eisenbahnzuges dem des Kraftfahrzeugs gleichgestellt werden, nicht aber der „Betrieb einer Eisenbahn" dem „Betrieb eines Kraftfahrzeuges" [27]).

Auch wenn wir vom Zweck des Kraftfahrzeuggesetzes ausgehen, kommen wir zu dem gleichen Ergebnis. — Das Gesetz will das Publikum vor den besonderen Gefahren des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen schützen. Wie schon ausgeführt wurde [28]), ist das Kraftfahrzeug bei abgestelltem Motor eine für die Verkehrssicherheit ungefährliche Maschine, wenn zwar auch der Benzinbehälter durch leichte Explosionsmöglichkeit im Falle unvorsichtiger Berührung mit Zündstoff nicht ganz gefahrlos ist. Doch liegt hierin nicht eine besondere Gefahr des Kraftzeuges, sondern — wie Isaac mit Recht ausführt — eine besondere Gefahr des Benzins und ähnlicher Stoffe [29]). Die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs bei abgestelltem Motor beruht nur auf Gefahren des täglichen Lebens, denen gegenüber besonderen Schutz zu gewähren, nicht Zweck des auf dem Gedanken der Gefährlichkeitshaftung beruhenden Kraftfahrzeuggesetzes ist. Wenn also das Gesetz eine besondere Haftung für Unfälle bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs bestimmt, so kann unter Betrieb nur ein Zustand verstanden werden, in dem sich die besondere Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs verwirklicht. Und das ist nur der Fall, wenn das Kraftfahrzeug durch Ankurbeln des Motors aus dem Zustande der Ruhe in den der bestimmungsmäßigen Tätigkeit gebracht ist [30]).

Der Wortlaut des Gesetzes ergibt ebenfalls, daß unter dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs nicht ein einheitliches Unternehmen zu verstehen ist, sondern daß es sich immer nur um ein einzelnes Fahrzeug handelt. Weder die Verkehrs- und Strafvorschriften, noch der Abschnitt Haftpflicht des K. F. G. erwähnen einmal das Wort „Kraftfahrzeugunternehmen" oder „Kraftfahrzeugbetrieb", sondern sprechen

---

26) z. B. Fahrkartenverkauf, Gepäckaufgabe; vergl. Eger, R. H. G. S. 13 ff.; R. G. Z. 50, S. 93 f.; 56, S. 266; 93, S. 306.

27) Aehnlich: Geyer, S. 13 (§ 5 III. 2. a. E.); v. Schimpff, S. 40 (3. Kap. § 3).

28) Oben S. 21 f.

29) Isaac, S. 68 (I. A. 2. g. 2 zu § 7); anders Enneccerus, S. 705. (§ 469. I. 2. b.), der den Kraftwagen nicht nur für in Betrieb hält, solange der Motor arbeitet, sondern „solange diese Gefahren dauern", zu denen er auch das Benzin rechnet.

30) Vergl. R. G. Z. 77, S. 349.

stets nur von der Zulassung zum Verkehr von „Kraftfahrzeugen", von der Führung und Feststellung „eines Kraftfahrzeugs", von dem Betriebe „eines Kraftfahrzeugs" [31]).

Wir kommen zu folgender Begriffsbestimmung:

Unter dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs ist das Wirken der maschinellen Kraft des Fahrzeugs zum Zwecke seiner Fortbewegung zu verstehen [32]).

2. Ein Betriebsereignis muß die Verletzung eines Menschen oder die Beschädigung einer Sache herbeigeführt haben, wenn der Halter aus § 7 Abs. 1 K. F. G. schadensersatzpflichtig sein soll.

Als Unfälle sind — mit übereinstimmender Ansicht von Wissenschaft und Rechtsprechung — nur plötzliche, nicht allmähliche schädigende Einwirkungen auf Menschen oder Sachen anzusehen. Allmähliche Abnutzung von Straßendämmen oder körperliche Beschwerden, die sich erst im Laufe der Zeit einstellen, gelten deshalb für das K. F. G. nicht als Unfälle [33]). In der Ausdehnung der Haftung auch für allmählich wirkende Schädigungen läge eine unbillige Härte gegen den Halter von Kraftfahrzeugen. Verursachen doch Möbelwagen und schwere Lastfuhren zum mindesten dieselben Erschütterungen wie die meisten Kraftfahrzeuge, ohne daß man daran denkt, die Fuhrherren für Straßenabnutzung ersatzpflichtig zu machen.

Andererseits würde die Haftpflicht des Halters unbegründet abgeschwächt, wenn man einen haftungsbegründenden Unfall nur bei äußerem (zeitlichen, örtlichen) und innerem (ursächlichen) Zusammenhange mit dem Betriebe annehmen wollte [34]). Soll dieser Zusammenhang etwa nicht mehr bestehen, wenn ein vor einem Kraftwagen scheuendes Pferd erst nach längerem Galopp über eine weite Strecke Schaden anrichtet, oder wenn eine von einem Kraftwagen angerannte Droschke erst einige Zeit nach dem Zusammenstoß ein Rad verliert, während der Kraftwagen schon weit voraus ist? — Maßgebend ist der innere, ursächliche Zusammenhang zwischen Betriebsvorgang und schädigendem Ereignis [35]).

---

31) Vergl. §§ 1. 22. 7. K. F. G.

32) Aehnlich: Geyer, S. 12 § 5. III. 1); Hoepfel, S. 85 ff. (II zu § 7); Isaac, S. 61 ff. (I. A. zu § 7); Kirchner, S. 57 ff. (II. 2.); Neukirch-Rosenmeyer, S. 43 (A. 2. Anm. 2 zu § 7).

33) So: Eger, S. 139 (38 zu § 7); Geyer, S. 6 (§ 3 II); Gordan, S. 37 (4 zu § 7); Hoepfel, S. 99 (IV 1 zu § 7); Isaac, S 86 (III C 1 zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 45 (B. Anm. 4 zu § 7), v. Schimpff, S. 37 (3. Kap. § 3); Weiß, S. 125 (9 zu § 7); R. G. in Eisenb., Bd. 14, S. 358; Bd. 18, S. 267.

34) So: Eger, S. 65 (29. I. zu § 7); Hoepfel, S. 93 (III. zu § 7); Kirchner, S. 64 (3. II a und b); Krause, S. 53 (1 c zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 45 (B. Anm. 4 zu § 7); v. Schimpff, S. 45 (3. Kap. § 3)! Waldeck, S. 31 (I. A. 8 zu § 7); Weiß, S. 121 (1 zu § 7).

35) So auch: Geyer, S. 8 (§ 4 II); Isaac, S. 84 (I. B. 4 zu § 7).

Uns beschäftigt bei der Frage nach dem Wesen dieses ursächlichen Zusammenhanges, als des Inbegriffes der Bedingungen eines Ereignisses [36]), nicht die philosophische Auslegung des Kausalitätsbegriffes, sondern nur eine Auslegung, die dem Wortlaut und Zwecke des Gesetzes entspricht. Für das K. F. G., das sich besonders mit der Regelung schuldloser Schadensstiftung beschäftigt, genügt nicht eine Umgrenzung der Kausalitätsfrage im Sinne der conditio sine qua non. Die hiernach feststehende Bedeutung der Bedingung im Rechtssinne als eines Umstandes, dessen Fehlen den ganzen — juristisch zu wertenden — Erfolg vereitelte, könnte zu allzuharten Entscheidungen führen, etwa zur Annahme eines Betriebsunfalles, wenn jemand beim Versuche, auf einen fahrenden Kraftwagen zu springen, ausgleitet und sich verletzt. Nicht alle Umstände können also zur Beurteilung in Betracht gezogen werden [37]).

Diese Umstände sind von Kries auf diejenigen beschränkt, die der Täter als zum Erfolge führend annehmen mußte [38]).

Richtiger ist die Verbesserung der Lehre durch Träger, der eine objektive Beurteilung vom Standpunkte des erfahrensten und einsichtigsten Menschen fordert [39]).

Die Frage nach der Verursachung im Rechtssinne darf sich jedoch nicht auf bloße Wahrscheinlichkeitserwägungen beschränken. Zu angemessenen Ergebnissen bei der Prüfung des Kausalzusammenhanges kommen wir, wenn wir eine Erklärung aller Zwischenglieder des bestimmten Ereignisses vornehmen. Wir haben den gesamten Vorgang in die Erfahrungsregeln einzureihen und so eine innere Rechtfertigung des Ereignisses zu geben, nicht aber nur ein Möglichkeitsurteil zu fällen [40]).

Indem wir so nur bestimmte Umstände eines Ereignisses auf Grund des Erfahrungswissens für die Kausalitätsfrage in Betracht ziehen, beschränken wir den zu weit gefaßten Ursachenbegriff der Theorie der conditio sine qua non, die alle Bedingungen eines bestimmten Erfolges in rechtlicher Hinsicht für gleichwertig erachtet [41]). — Die dem Haftpflichtigen bekannten Umstände, die in besonderen Fällen das Erfahrungswissen übertreffen können, sind der Beantwortung der Kausalitätsfrage jedesmal zu Grunde zu legen [42]).

---

36) Träger, S. 25 (§ 6).

37) Es kann an dieser Stelle nicht auf die Einzelheiten des wissenschaftlichen Streites über den Kausalbegriff im Recht eingegangen werden, vergl. darüber bes. Träger und Enneccerus § 235, Bd. 1, Abt. 2, S. 29 ff.

38) Kries, S. 231 ff.

39) S. 161 (§ 24).

40) Aehnlich: F. Leonhard-Marburg. — Eine eingehendere Bearbeitung der Kausalitätsfrage liegt nicht im Rahmen dieser Abhandlung.

41) Vergl. Träger, S. 39 (§ 8).

42) So auch: Geyer, S. 7 (§ 4. I. 1. a. E.); Träger, S. 161 (§ 24).

3. Die Tatsache, daß ein Unfall die Folge eines Betriebsereignisses ist, genügt nicht zur Begründung des Haftanspruches aus § 7 K. F. G. Der Unfall muß vielmehr gleichzeitig die Ursache eines Schadens gewesen sein.

Schaden ist jeder Nachteil an Rechtsgütern, sowohl an materiellen, wie immatriellen [43]). — Nach dem K. F. G. ist der Halter aber nicht für jeden durch einen Betriebsunfall herbeigeführten Schaden ersatzpflichtig. Der Umfang des aus § 7 Abs. 1 herzuleitenden Ersatzanspruches für die Tötung, Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung ist vielmehr in den §§ 10—13 erschöpfend festgelegt [44]). Der Schaden umfaßt im Falle der Tötung nach § 10: Die Kosten der versuchten Heilung, den Vermögensnachteil, den der Getötete durch Aufhebung oder Minderung seiner Erwerbsfähigkeit oder durch Vermehrung seiner Bedürfnisse während der Krankheit erlitten hat, die Beerdigungskosten und, gegebenfalls, Unterhaltungsgewährung für Angehörige des Verletzten. Im Falle der Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung sind Schadensarten nach § 11: Die Heilungskosten und der infolge Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit oder Vermehrung der Bedürfnisse entstehende Vermögensnachteil.

Die Ersatzpflicht des Halters beschränkt sich also auf bestimmte Vermögensnachteile des Verletzten. Als Vermögensschaden bezeichnen wir die Differenz zwischen dem gegenwärtigen Vermögen des Geschädigten und dem Bestande, den sein Vermögen ohne das zum Ersatze verpflichtende schädigende Ereignis haben würde [45]). Ein weitergehender Ersatz für anderen als den bezeichneten Schaden kann daher aus dem K. F. G. nicht beansprucht werden, insbesondere nicht die in § 847 B. G. B. gewährte Geldentschädigung für ideellen Schaden. Der Umfang der Ersatzpflicht für Personenschäden ist hiernach im K. F. G. beschränkter als im B. G. B., zumal für das B. G. B. die Einschränkung der Haftpflicht in § 8 K. F. G. nicht gilt, wonach für die beförderten und bediensteten Personen der Schutz des § 7 K. F. G. nicht zur Anwendung kommt, ebensowenig wie bei Unfällen, die durch ein mit 20 km Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn fahrendes Lastkraftfahrzeug herbeigeführt sind.

Wenn im K. F. G. auch eine Schadensersatzpflicht für Sachbeschädigung festgelegt ist, so ist doch der Umfang des Sachschadens nicht,

---

43) Enneccerus, S. 27 (§ 234).

44) Eger, S. 243 (58 zu § 10); Geyer, S. 29 (§ 9 I); Gordan, S. 75 (2 zu § 10); Isaac, S. 288 (I. 4. zu § 10); Kirchner, S. 163 (2 zu § 10); Neukirch-Rosenmeyer, S. 99 (A. Anm. 1 zu §§ 10. 11); Weitz, S. 125 (8 zu § 7); Waldeck, S. 35 (I. A. d. 15 zu § 7).

45) Enneccerus, S. 27 (§ 234. I.); Neukirch-Rosenmeyer, S. 54 (G Anmerk. 16 zu § 7); v. Schimpff, S. 50 (3. Kap. § 4). R. G. Z. 8, S. 224; 10, S. 51; 35, S. 66. J. W. Bd. 35, S. 332, Nr. 6.

wie der Personenschaden, näher bestimmt außer der Festsetzung bestimmter Höchstbeträge in § 12 Ziff. 3, über die hinaus der Halter nicht in Anspruch genommen werden kann. In Ermangelung besonderer Vorschriften gelten daher die allgemeinen Grundsätze des B. G. B. [46]).

Den vom Gesetz mit den Worten „daraus entstehenden Schaden“ geforderten ursächlichen Zusammenhang haben wir anzunehmen, wenn eine ununterbrochene Kette von Tatsachen Betriebsunfall und Schaden verbindet. Der Zusammenhang ist nur dann unterbrochen und damit ausgeschlossen, wenn der Schaden nach den Erfahrungsregeln unter allen Umständen auch ohne den Unfall hätte eintreten müssen, oder wenn andere — außer dem berechenbaren Verlaufe liegende — Umstände die Folgen des Unfalles selbständig beeinflußten, z. B. eigenes Verschulden des Verletzten, Bruch des durch ein Kraftfahrzeug gequetschten Armes bei einem späteren Sturze.

Ein örtlicher oder zeitlicher Zusammenhang zwischen Betriebsunfall und Schaden ist nicht erforderlich.

III.
Das „unabwendbare Ereignis“.

Nach § 7 Abs. 2 K. F. G. schließt ein unabwendbares Ereignis die Ersatzpflicht des Halters aus. Das Gesetz sagt nicht, was unabwendbares Ereignis sei; es führt nur einige Punkte und Fälle an, die den Begriff umgrenzen.

Das unabwendbare Ereignis darf, um haftungsausschließend zu wirken, weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruhen. — Zur Feststellung der Fehlerhaftigkeit des Fahrzeugs ist nicht ein ideeller Maßstab zu Grunde zu legen. Vielmehr ist das Fahrzeug fehlerhaft, wenn es hinter dem Normaltypus des den Regeln der Technik entsprechenden Kraftfahrzeugs zurückbleibt [47]). — Unter Versagen der Verrichtungen ist das Versagen der einzelnen Teile des Fahrzeugs zu verstehen, also nicht nur der Maschinerie, sondern auch anderer Teile, z. B. der Luftreifen. Ein Versagen der Verrichtungen kann sich erst im Betriebe zeigen und liegt vor, wenn Teile des Kraftfahrzeuges, die zu einem bestimmten Zweck zugleich ineinander greifen

46) § 249 ff. B. G. B., die hier nicht zu behandeln sind.

47) Eger, S. 151 (40 zu § 7); Geyer, S. 17 (§ 7. I. 1); Isaac, S. 225 (VII. G. 2a zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 60 (H. I. Anm. 24 zu § 7); v. Schimpff, S. 70 (4. Kap. § 1 zu 1a).

sollen, gar nicht oder nur teilweise zusammenwirken [48]). So, wenn auf ansteigender Strecke Motor und Bremsvorrichtungen plötzlich nicht mehr arbeiten, sodaß der Wagen rückwärts rutscht.

Diesen Mängeln des Fahrzeugs, die die Einrede des unabwendbaren Ereignisses unwirksam machen, ist das fehlerhafte Verhalten des Betriebspersonals gleichzustellen. Wenn dies zwar auch im Gesetze nicht ausdrücklich geschieht, so ist der Schluß doch innerlich gerechtfertigt. Denn das Verhalten der bei dem Betriebe beschäftigten Personen ist von höchster Bedeutung für die Verhütung von Unfällen; Nachlässigkeit des Führers z. B. ist ebenso gefährlich für die allgemeine Sicherheit, wie Materialfehler des Wagens. Auch führt ein argumentum e contrario aus § 7 Abs. 2 Satz 2 K. F. G. zu demselben Ergebnis. Das Gesetz bezeichnet hier ein Ereignis besonders dann als unabwendbar, wenn es auf das Verhalten eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten zurückzuführen ist. Die Umkehrung dieses Satzes ergibt, daß ein Ereignis niemals unabwendbar ist, wenn es durch das Verhalten eines bei dem Betriebe beschäftigten Dritten verursacht ist [49]).

Unter „Verhalten" haben wir nicht nur Verschulden, sondern das rein tatsächliche Tun und Unterlassen der bei dem Betriebe tätigen Personen zu verstehen ohne Rücksicht auf Verschulden oder Unfähigkeit [50]). Dies bedarf insofern einer Einschränkung, als von einem richtigen oder fehlerhaften Verhalten — dem Sprachgebrauche folgend — nur die Rede sein kann, solange die Anwendung körperlicher oder geistiger Kräfte möglich ist. Das aber ist z. B. nicht mehr der Fall, wenn der Führer durch einen Hitzschlag, Schlaganfall oder Blitzschlag plötzlich betäubt oder gelähmt und so zu seiner Tätigkeit unfähig wird. Daß andererseits das „Verhalten" dem „Verschulden" nicht gleichzustellen ist, geht auch aus dem Wortlaute des Gesetzes hervor. Das Gesetz spricht in § 7 Abs. 2 Satz 2 ebenso wie von dem Verhalten des Verletzten auch von dem Verhalten eines Tieres, bei dem aber ein Verschulden im rechtlichen Sinne nicht in Betracht kommt. Wenn ferner in § 7 von dem „Verhalten" und in § 9 von

---

48) Fuchs, S. 50 (IV 2); Isaac, S. 227 f. (VII G 3a zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 60 (H I Anm. 25 zu § 7); v. Schimpff, S. 71 (4. Kap. § 1 zu 1 b).

49) Eger, S. 141 (39 zu § 7), 149 (40 zu § 7); Geyer, S. 16 (§ 7. I. 1)); Gordan, S. 53 f. (12 zu § 7); Isaac, S. 164 (VII A. 4. zu § 7); Kirchner, S. 109 (20 zu § 7); Krause, S. 87 (12 V. zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 63 (K. Anm. 26 zu § 7); v. Schimpff, S. 73 u. 77 (4. Kap., § 1); Weitz, S. 27 (15 zu § 7).

50) Fuchs, S. 51 f. (IV. 2.); Isaac, S. 172 (VII C A 3) u. S. 175 (VII C II B 2) zu § 7; Neukirch-Rosenmeyer, S. 75. (L. 2. Anm. 34 zu § 7); v. Schimpff, S. 74 ff. (4. Kap. § 1).

dem „Verschulden des Verletzten“ die Rede ist, so zeigt sich daraus, daß das Gesetz selbst beide Begriffe scharf trennt.

Der Wortlaut des Gesetzes [51]) könnte zu der weiteren Annahme verleiten, daß der Halter stets haften müsse, wenn der Unfall auf einem Versagen der Verrichtungen oder Fehler der Beschaffenheit oder auf dem Verhalten einer bei dem Betrieb beschäftigten Person beruhe, daß in diesen Fällen die Einrede des unabwendbaren Ereignisses also nie Erfolg habe. Derartige Vorfälle aber bedeuten nur eine Einschränkung der Fälle des unabwendbaren Ereignisses. Denn in § 7 Abs. 2 Satz 1 wird erklärt, daß Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder ein Versagen seiner Verrichtungen zwar unabwendbare Ereignisse sein können, daß sie aber nicht haftungsbefreiend wirken sollen [52]). Damit ist ausgedrückt, daß das unabwendbare Ereignis nicht unbedingt ein außergewöhnliches, von außen auf den Betrieb wirkendes Ereignis zu sein braucht, sondern daß auch dem Betriebskreise angehörige Zufälle dem Erfordernis der Unabwendbarkeit genügen können [53]). So liegt, bei Vorhandensein der übrigen Merkmale, ein unabwendbares Ereignis vor, wenn bei zwei sich — auf enger, beiderseitig steil abfallender Straße — entgegenfahrenden Kraftwagen der Führer des einen Wagens durch ein infolge des Betriebsgeräusches scheuendes Pferde gezwungen wird, im letzten Augenblicke nach der Seite des entgegenkommenden Fahrzeugs auszuweichen, und so ein Zusammenstoß erfolgt. Wir kommen unter diesen Umständen hier zur Annahme eines unabwendbaren Ereignisses, obwohl der Unfall durch die gefährdende Natur des Kraftwagens herbeigeführt ist.

In § 7 Abs. 2 Satz 2 hebt das Gesetz drei Fälle des unabwendbaren Ereignisses hervor. Wie aus dem Worte „insbesondere“ hervorgeht, soll hier keine erschöpfende Erklärung, sondern nur eine gewisse Umgrenzung des Begriffes gegeben werden [54]). Als Beispiele eines unabwendbaren Ereignisses sind Unfälle angeführt, die auf „das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe be-

---

51) „. . ., das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht . . .“

52) Enneccerus, S. 705, Anm. 8. a. E. (§ 469. I. 5. a.)

53) Fuchs, S. 50 (IV. 2.); Geyer, S. 24 (§ 7. II. 1.); Gordan, S. 53 12 zu § 7); Hoepfel, S. 124 (VIII. 2. zu § 7); Isaac, S. 162 (VII A. 2. a zu § 7); Kirchner, S. 100 (17. I. zu § 7); Krause, S. 87 (12 zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 58 (H. b. Anm. 22 zu § 7); v. Schimpff, S. 69 (4. Kapitel § 1. zu 1.); Waldeck, S. 43 (II. B. 1 b zu § 7).

54) Eger, S. 153 (41 zu § 7); Fuchs, S. 51 (IV. 2.); Gordan, S. 53 (13 zu § 7); Hoepfel, S. 134 (VIII. 5 zu § 7); Isaac, S. 171 (VII C. I. c. a. E.); Kirchner, S. 103 (18 zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 58 (H. b. Anm. 22. a. E.); v. Schimpff, S. 73 (4. Kap. § 1 zu 2); Waldeck, S. 44 (II. B. 1. b. 29 zu § 7); Weitz, S. 126 (13 zu § 7).

schäftigten Dritten oder eines Tieres“ zurückzuführen sind. Voraussetzung aber ist bei jedem dieser Fälle, daß Halter und Führer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben. Die allgemeine Verkehrssorgfalt nach § 276 B. G. B. genügt nicht, um den Entlastungsbeweis des § 7 Abs. 2 K. F. G. gelingen zu lassen, sondern eine höhere „gesammelte, auch in schwieriger Lage sich bewährende und den Gefahren des Verkehrs im Augenblick mit Umsicht und Geistesgegenwart begegnende Aufmerksamkeit“ ist zu fordern[55]). Wenn auch mit dem Sinn und Wortlaut des Gesetzes — das hier nicht wie in § 276 B. G. B. die „im Verkehr erforderliche“, sondern „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt fordert —, anzunehmen ist, daß Halter und Führer diese gesteigerte Sorgfalt beobachten müssen, so geht aus dem Gesetze doch nicht hervor, ob man diese größere Sorgfalt objektiv oder subjektiv zu bemessen hat. Ein Vergleich mit der in § 276 B. G. B. bestimmten, im Verkehr erforderlichen Sorgfalt soll uns die Fährte weisen.

Mit überwiegender Uebereinstimmung wird für die Begriffsbestimmung der Sorgfalt in § 276 B. G. B. ein objektiver oder abstrakter Maßstab angewendet[56]), nach dem auch die individuellen Fähigkeiten (auf Grund einer gesetzlichen Garantiepflicht) zu beurteilen seien. Durch Anlegung eines einheitlichen, objektiven Maßstabes an Sorgfalt und Fähigkeiten können aber unbillige Härten und unbegründete Abschwächungen bei der Beurteilung des Verhaltens eines Menschen entstehen. Treffend schildert Leonhard die Folgen dieser Auffassung[57]): Ein Bauernjunge müßte haften, wenn er großstädtische Einrichtungen nicht kennt oder nicht versteht, ein Chirurg dagegen nur dann, wenn er vom Operieren weniger als ein Durchschnittsmensch verstände.

Andererseits ist eine rein subjektive Beurteilung nicht in allen Fällen richtig. Das Gesetz selbst unterscheidet zwischen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und der Sorgfalt, die in eigenen An-

---

55) So: R. G. im Recht 23. Jahrg. Nr. 15/16 oberstr. Rechtspr. Nr. 1684 v. 7. 11. 1918; ähnlich Eger, S. 163 (45 zu § 7); Fuchs, S. 53 (IV. 2.); Geyer, S. 21 (§ 7. I. 2.); Gordan, S. 58 f. (17 zu § 7); Hoepfel, S. 141 (VIII. 6 zu § 7); Isaac, S. 182 (VII. D. 6. II. d. 1. zu § 7); Kirchner, S. 114 (22 zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 64 (K. 2. a zu § 7); v. Schimpff, S. 80 (4. Kap. § 1 zu 2 b); Waldeck, S. 48 (III. B. 3. a. 37 zu § 7).

56) Dernburg, S. 160 (§ 63. II. 2. c); Enneccerus in früherer Auflage § 197 I 2 (jetzt: vergl. Note 61); Exner, S. 191 („die Fähigkeit zu diesem normmäßigen Verhalten wird präsumiert, ihr Mangel begründet Schuld“. —! Litten in J. J. 49, S. 441; Staudinger, S. 160 (§ 276 I. 2. b); Träger, S. 195 (§ 29. 1.); Wendt in A. z. V. 87, S. 430.

57) Leonhard, S. 6 (§ 2).

gelegenheiten angewendet zu werden pflegt[58]). In den Fällen, wo nur für letztere einzustehen ist[59]), ist eine subjektive Bemessung der Sorgfalt nach den Fähigkeiten des Einzelnen gerechtfertigt und erforderlich. Aus dem vom Gesetze gemachten Unterschiede geht jedoch hervor, daß in der Regel ein Vergleich mit einem abstrakten Verhalten, mit der Sorgfalt eines normalen Menschen anzuwenden ist[60]).

Zu angemessenen Ergebnissen kommen wir — in Anlehnung an die Lehre Leonhards —, wenn wir die Sorgfalt mit objektivem, die Fähigkeiten mit subjektivem Maßstabe beurteilen[61]). Die subjektive Beurteilung der Fähigkeiten ist gerechtfertigt, weil wir körperliche und geistige Kräfte nicht nach einem Normalmaß bemessen und ein Zurückbleiben hinter dem festgestellten Durchschnittsmaße als Verschulden bezeichnen können. Andernfalls müßten wir es z. B. dem Kriegsinvaliden als Verschulden anrechnen, wenn er, infolge eines amputierten Beines, sich nicht wie ein normaler Mensch schleunigst vor heransausenden Kraftwagen in Sicherheit bringen kann. — Wenn das K. F. G. die Berücksichtigung der Umstände des einzelnen Falles fordert, so bedeutet das keine Einschränkung der objektiven Theorie zu Gunsten subjektiver Wertung, sondern eine Steigerung der Sorgfalt, die hier, wie bei anderen besonders schwierigen Aufgaben[62]), in erhöhtem Maße zu beobachten ist. Als objektiver Maßstab ist daher hier die Sorgfalt zu Grunde zu legen, die ein normaler Mensch im Verkehr mit Kraftfahrzeugen anzuwenden pflegt. Daß diese größer ist als im gewöhnlichen Verkehr, bestätigt unsere Erfahrung.

Es liegt kein Grund vor, dieses besondere Maß erhöhter Sorgfalt nur in den drei vom Gesetze angeführten Fällen von Halter und Führer zu fordern. Vielmehr kann angenommen werden, daß das Gesetz bei der Aufzählung der Beispiele als besonders wichtiger Fälle des unabwendbaren Ereignisses nur nochmals die besondere Wichtigkeit der anzuwendenden Sorgfalt betonen wollte. Es wäre widersinnig, in anderen Fällen eines unabwendbaren Ereignisses sich mit einem geringeren Maße von Sorgfalt begnügen zu wollen[63]).

---

58) Vergl. §§ 276, 277 B. G. B.
59) z. B. § 708 B. G. B.
60) Enneccerus, S. 550 (§ 197. 3.).
61) Leonhard, S. 19 (§ 3. 2). — Zu den folgenden Ausführungen: derselbe S. 35 ff. (§§ 5 ff.). Zustimmend: Enneccerus, S. 551, Anm. 6 (§ 197. I 3 a in der 9.–11. Auflage des Lehrbuches; Cosak, S. 284 (§ 71. II 2 a); Planck, S. 221 (§ 276. 2. b. β. b b.).
62) z. B. bei dem Transport-, Bank- und Börsenverkehr, Operationen.
63) Eger, S. 162 (45 zu § 7); Fuchs, S. 53 (IV. 2.); Geyer, S. 20 (§ 7. I. 2.); Hoepfel, S. 140 (VIII. 6 zu § 7); Isaac, S. 183 (VII. D. ¹.

Drei Merkmale des unabwendbaren Ereignisses haben wir festgestellt:

Ein haftungsausschließendes unabwendbares Ereignis darf weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen noch auf dem Verhalten einer bei dem Betriebe beschäftigten Personen beruhen;
ein unabwendbares Ereignis kann auch bei Verwirklichung der den Kraftfahrzeugen eigentümlichen Betriebsgefahr vorliegen;
Halter und Führer müssen die Sorgfalt beobachtet haben, die der normale Mensch im Verkehr mit Kraftfahrzeugen anzuwenden pflegt.

Ein die Haftung ausschließendes Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 K. F. G. liegt hiernach vor, wenn das Ereignis — das auch mit der besonderen Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges zusammenhängen kann — bei einwandfreiem Material und Personal und bei Beobachtung jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt von Seiten des Halters und Führers nicht abgewendet werden kann. Die Prüfung der Frage, wann ein Ereignis unabwendbar ist, nach rein objektivem Maßstabe führt zu unbefriedigenden Ergebnissen. Zur Verdeutlichung diene folgendes Beispiel:

Einem Kraftwagenführer wird in dem Augenblicke, als er eine scharfe Kurve nehmen muß und beide Hände zur Bedienung des Steuers nötig hat, durch eine Erschütterung die Schutzbrille derart verschoben, daß das Gesichtsfeld verdeckt ist. Infolge der dem Führer genommenen Beobachtungsmöglichkeit tritt ein Unglücksfall ein.

Im allgemeinen kann eine derartige Störung beseitigt werden; so kann auf gerader Landstraße der Führer eine Hand vom Steuer lösen und die Brille wieder in die richtige Lage bringen, was aber in dieser besonderen Lage unmöglich war.

Wir sehen also, daß eine objektive Wertung zur Prüfung der Unabwendbarkeit nicht ausreicht. Es sind daher die Umstände des konkreten Falles nach subjektivem Maßstabe zu beurteilen.

Wir kommen zu folgendem Ergebnis:

Die Beurteilung der Unabwendbarkeit hat objektiv zu erfolgen, was das Einstehen für Material und Personal und das Maß der anzuwendenden Sorgfalt angeht, subjektiv hinsichtlich der Prüfung der Umstände des einzelnen Falles [63a]).

2. Ein Vergleich des Begriffes des unabwendbaren Ereignisses mit dem der höheren Gewalt im Sinne des § 1 R. H. G. zeigt, daß

---

zu § 7); Kirchner, S. 111 (22 zu § 7); Neukirch-Rosenmeyer, S. 64 (K. 2. a zu § 7); v. Schimpff, S. 78 (4. Kap. § 1 zu 2 b).

63 a) F. Leonhard, Marburg.

die Begriffe nicht übereinstimmen, wenn sie auch mancherlei gemeinsame Momente haben. Ebenso wie bei höherer Gewalt im Sinne der objektiven Auslegung können Betriebs- oder Materialsfehler niemals haftungsbefreiend wirken. Während aber nach der objektiven Theorie in überwiegender Uebereinstimmung für das R. H. G. nur außerhalb des Betriebskreises entstandene Ereignisse als höhere Gewalt gelten, braucht das unabwendbare Ereignis des K. F. G. nicht ein von außen auf den Betrieb einwirkender Vorgang zu sein. Unabwendbares Ereignis kann, bei Vorhandensein der übrigen Erfordernisse, im Gegensatze zur höheren Gewalt auch vorliegen, wenn die besondere Gefährlichkeit der Kraftfahrzeuge den Unfall mit herbeiführte[64]). — Zu der subjektiven Theorie der höheren Gewalt stehen die objektiven Merkmale des unabwendbaren Ereignisses in § 7 Abs. 2 K. F. G., Fehlerlosigkeit des Betriebes und Anwendung des bestimmten Sorgfaltsgrades, in Widerspruch.

Unter dem Einflusse der objektiven Theorie hat die Praxis die Norm aufgestellt, daß alle Ereignisse, die mit den dem Betriebe eigentümlichen Gefahren zusammenhängen (innere Betriebsunfälle), als höhere Gewalt nicht in Betracht kommen. Der Betrieb habe nicht bloß die Mängel und das Versagen seiner Einrichtungen, sondern alle durch seine Natur gegebenen oder mit ihr zusammenhängenden Gefahren selbst zu tragen[65]). Das Reichsgericht hat, dieser Auffassung entsprechend, bei Unfällen, die trotz Anwendung aller Sicherheitsmaßnahmen durch das Scheuen von Pferden vor Betriebswirkungen, wie Geräusch, Dampf, entstanden, höhere Gewalt nicht angenommen[66]). Andererseits ist im K. F. G. ausdrücklich das Verhalten eines Tieres als unabwendbares Ereignis erklärt. Es steht also mit den erkennbaren Absichten des K. F. G. in unvereinbarem Widerspruche, der Begriffsbestimmung des unabwendbaren Ereignisses die von der Rechtssprechung festgestellte Auslegung der höheren Gewalt zu Grunde zu legen, nach der alle mit den besonderen Betriebsgefahren zusammenhängenden Ereignisse[67]) nicht als haftungsbefreiend anerkannt werden[68]). Die durch die Rechtssprechung aufgestellte, zwischen subjektiver und objektiver Theorie vermittelnde Begriffsbestimmung der höheren Gewalt, nach der subjektives Merkmal die Anwendung größtmöglicher Sorgfalt, objektives Merkmal ein außerbetriebliches Er-

---

64) Vergl. oben S. 58 f. Literatur: ohne Note 53.

65) D. J. Z. 1913, Bd. 3, S. 959.

66) R. G. in Eisenb., Bd. 4. S. 336; Bd. 5. S. 393; Bd. 8. S. 245; Bd. 10. S. 270; Bd. 12. S. 8; Bd. 20. S. 249.

67) z. B. Scheuen eines Tieres.

68) Aehnl. v. Schimpff, S. 73 (4. Kap. § 1 zu 2).

eignis ist[69]), kommt deshalb wegen Fehlens des objektiven Merkmals für die Begriffsfeststellung des unabwendbaren Ereignisses nicht in Betracht.

3. Durch die Einrede des unabwendbaren Ereignisses wird die in § 7 Abs. 1 K. F. G. ausgesprochene Gefährdungshaftung stark abgeschwächt. Indem man dem Halter die Möglichkeit des Entlastungsbeweises gab, vermischte man Gefährdungs- und Verschuldungsprinzip in nicht gerade der glücklichsten Weise. Versuche, das Gesetz von dem Vorwurfe der Prinziplosigkeit zu befreien, sind von Manchen angestellt, doch m. E. nicht durchschlagend in ihren Gründen[70]). Besonders ist darauf hingewiesen, das K. F. G. verwirkliche den Gefährdungsgedanken durch Einführung eines doppelten Gefährlichkeitsbegriffes.

Es wird in § 7 K. F. G. zwischen dem fehlerhaften und fehlerlosen Betriebe unterschieden.

Die Fehlerhaftigkeit des Betriebes kann auf Mängeln des Materials oder des Personals beruhen[71]). Ein Schaden stiftender Unfall, der durch die Fehlerhaftigkeit des Betriebes herbeigeführt wurde, ist stets durch den Betrieb des Kraftfahrzeugs im Rechtssinne verursacht und begründet den Ersatzanspruch aus § 7 Abs. 1, ohne dem Halter die Vorteile des Entlastungsbeweises aus § 7 Abs. 2 zu gewähren. Bei fehlerhaftem Betriebe gilt also das reine Gefährdungsprinzip.

Die Gefährlichkeit des fehlerfreien Betriebes dagegen hält das K. F. G. für nicht so hoch, daß es die Anwendung des reinen Gefährlichkeitsprinzips für gerechtfertigt erachtet. Hier wird durch Umkehrung der Beweislast dem Halter Gelegenheit gegeben, zu seiner Entlastung Fehlerlosigkeit des Betriebes und den Eintritt eines unabwendbaren Ereignisses darzulegen. Das K. F. G. nähert sich hier stark dem Verschuldungsprinzipe[72]), wenn auch nicht zugegeben werden kann, daß die Einrede des unabwendbaren Ereignisses „nichts anderes ist, als die Einrede des fehlenden Verschuldens„[73]). — Isaacs Auffassung, die zu der Annahme verleiten könnte, daß im K. F. G. das reine Verschuldensprinzip durchgeführt sei, bedarf einer

---

69) R. G. Z. 87. S. 55: es muß sich „um ein von außen her einwirkendes Ereignis handeln, das durch die äußerste, nach der Sachlage von dem Betroffenen vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet werden konnte". — In demselben Sinne: R. G. Z. 44. S. 30; 48. S. 412; 64. S. 405; 93. S. 67; 95. S. 65.

70) z. B. Geyer, S. 23 (§ 7. I. 2. a. E.); Isaac, S. 164 (VII. A. 5 zu § 7).

71) Vergl. oben S. 54 ff.

72) Müller Erzbach, S. 408.

73) Isaac, S. 28 (Einleitung II. 5.).

Einschränkung. Reine Verschuldungshaftung herrscht zwar im K. F. G. vor, doch ist das Verschuldungsprinzip mehrfach durchlöchert. So verlangt das Gesetz vom Halter nicht nur ein Einstehen für eigenes Verschulden oder Verschulden des Betriebspersonals, sondern ein Einstehen für die Betriebssicherheit von Material und Personal. Mängel des Materials aber brauchen nicht stets auf Verschulden des Halters zu beruhen; trotz sorgfältigster Prüfung kann z. B. einem völlig betriebskundigen Käufer ein Materialfehler verborgen bleiben, sodaß ein durch diesen Fehler herbeigeführter Unfall nicht dem Verschulden des Käufers und späteren Halters zuzurechnen wäre. Trotzdem haftet der Halter in diesem Falle nach K. F. G. Andererseits verlangt das Gesetz auch ein Einstehen für individuelle Fähigkeiten, deren Mangel wir nicht [74]) unter den Schuldbegriff einziehen, insofern, als das „Verhalten" des Betriebspersonals die Einrede des unabwendbaren Ereignisses unwirksam machen und zu einer Ersatzpflicht des Halters führen kann, wobei unter Verhalten das rein tatsächliche Tun und Unterlassen der bei dem Betriebe tätigen Personen zu verstehen ist, ohne Rücksicht auf Verschulden oder Unfähigkeit [75]). — In der Regelung der Ersatzpflicht bei fehlerfreiem Betriebe liegt weder die Verwirklichung des Gefährdungs- noch des reinen Verschuldungsprinzips. Bei der starken Abschwächung des Gefährdungsgedankens kann man hier kaum noch von einem „Gefährdungsprinzip modifiziert durch die Unterscheidung zwischen fehlerhaften und fehlerlosen Betrieb" sprechen [76]).

Einige statistische Ziffern aus den Jahren 1912/1913 mögen beweisen, daß praktisch das reine Gefährdungsprinzip nur in der Minderzahl der Unfälle zur Anwendung kommen konnte.

Die Gesamtzahl der durch Kraftfahrzeuge herbeigeführten schädigenden Ereignisse, die zu amtlicher Kenntnis gelangten, betrug vom 1. Oktober 1912 bis 30. September 1913 [77]):

11 785. Hiervon waren

4 132 Unfälle zurückzuführen auf zu schnelles, ungeschicktes oder unvorsichtiges Fahren, sowie auf Unterlassen des Warnungszeichens mit der Huppe, auf Nichtanhalten der Kraftfahrzeuge trotz Winkens oder Zurufs, auf vorschriftswidriges Verhalten des Führers; auf Versagen der Zündung, der Brems- oder Steuervorrichtung, auf Bruch oder Loslösung von Kraftfahr-

---

74) Leonhard, S. 42 ff. (§ 6); vergl. oben S. 63 f.
75) Vergl. oben S. 56.
76) Geyer, S. 23 (§ 7. I. 2. a. E.).
77) Die Fortführung dieser (dem Vierteljahrshefte zur Statistik des deutschen Reiches, 23. Iahrg. 1914, Heft 1 entnommenen) Statistiken für spätere Iahre wurde durch den Krieg unterbrochen.

zeug-Teilen, Platzen des Gummischlauches, Explosion, Kurzschluß, Heißlaufen der Achsen.

Nicht die Hälfte aller festgestellten Unfälle beruhte also auf fehlerhaftem Betriebe, der Anwendung der reinen Gefährdehaftung allein rechtfertigen kann.

1 391 Unfälle waren durch Schuld oder Unachtsamkeit der Verunglückten, Geschädigten oder dritter Personen herbeigeführt, begründeten somit die Einrede des unabwendbaren Ereignisses. In

16 Fällen führte gleichzeitige Schuld von Führern und dritten Personen die schädigenden Ereignisse herbei (§ 9 K. F. G.). Bei dem Reste von

6 246 Unfällen war aus den Angaben nicht festzustellen, ob der Unfall auf fehlerlosen oder fehlerhaften Betrieb zurückzuführen war. Wir dürfen aber wohl bei der Mehrzahl dieser Unfälle fehlerfreien Betrieb annehmen, der dem Halter des Schaden stiftenden Kraftfahrzeugs die Möglichkeit des Entlastungsbeweises aus § 7 Abs. 2 K. F. G. gewährt und so eine Abkehr von dem Gefährdungsprinzipe des § 7 Abs. 1 bedeutet.

2. Abschnitt.

Die Haftung des Halters von Luftfahrzeugen.

Eine reichsgesetzliche Regelung des Verkehrs mit Luftfahrzeugen ist bisher nicht erfolgt. Auch die Landesgesetzgebungen haben von dem ihnen nach Art. 105 E. G. zum B. G. B. zustehenden Rechte, für den Unternehmer eines mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes eine über die Vorschriften des B. G. B. hinausgehende Verantwortlichkeit zu begründen, keinen Gebrauch gemacht.

Nach geltendem Recht muß der Grundstückseigentümer gemäß § 905 B. G. B. eine Einwirkung auf den Luftraum über seinem Grundstücke, die in solcher Höhe vorgenommen wird, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat, dulden. Demnach darf der Luftraum über fremden Grundstücken durchflogen werden, sofern es in genügender Höhe und in einer Art geschieht, die die berechtigten Interessen des Grundeigentümers nicht verletzt. — Der Luftfahrer hat bei Gefahr für das Leben oder die Gesundheit der Insassen des Luftfahrzeugs aus § 904 B. G. B. das Recht auf Notlandung; jedoch kann der Grundstückseigentümer ohne Rücksicht auf Verschulden vollen Ersatz des durch die Landung verursachten Schadens verlangen. — Die Haftung für die beim Luftverkehr entstehenden Schäden bestimmt sich nach dem Verschuldensprinzip der §§ 823, 831 B. G. B.

Wenn zwar die Verhältnisse bei dem von uns erlebten Aufschwung des Luftverkehrs anders liegen, als bei der Entwickelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, so ist doch — ähnlich wie es bei letzteren war — die Ausdehnung der Haftpflicht auf Luftfahrzeuge unter allen Umständen erforderlich.

Die Einführung einer verschärften Haftpflicht liegt begründet in dem Beweisnotstande, der dem Verletzten durch das Verschuldungsprinzip des B. G. B. auferlegt wird, da für Betriebsfremde ein Nachweis der Umstände, von denen die Haftung abhängt, z. B. Verschulden des Führers, überaus schwierig ist.

Auch liegt eine Regelung der Haftpflicht im Interesse der Regelung und des weiteren Ausbaues des Luftverkehrs. Ein neues

Verkehrs- und besonders Personenbeförderungsmittel bedarf außer völliger Betriebssicherheit, Bequemlichkeit und Schnelligkeit vor allem der Gunst des Publikums zu seiner weiteren Verbreitung. Die Erfahrungen aus der Geschichte des Kraftfahrzeuggesetzes aber haben gezeigt, daß die Opposition der zunächst am Betriebe nicht interessierten, durch Gefahren sich bedroht fühlenden Allgemeinheit gegen die Einführung neuer kühner Verkehrsmittel nachläßt, und allmählich einschläft, sobald der Einzelne sich den gefürchteten Gefahren gegenüber durch scharfe Gesetze gesichert fühlt.

Eine Verschärfung der Haftung ist ferner geboten wegen der dem Luftverkehr eigentümlichen Gefahren. Diese liegen

1. im Fahrzeug selbst, d. h. in der Explosionsgefahr und dem Umstand, daß die geringsten Störungen in den Verrichtungen und die unscheinbarsten Materialfehler zum Absturz führen können;

2. in der Bedeutung der Witterungseinflüsse für das Flugzeug, zumal mit Naturereignissen wie starkem Sturm, dichtem Nebel bei der Luftfahrt gerechnet werden muß;

3. in den hohen Anforderungen, die an die Qualitäten der Führer gestellt werden, was Sorgfalt und Vorsicht, Geschick und Geistesgegenwart, Kenntnis und Prüfung der Betriebsmittel und Witterungsverhältnisse angeht;

4. in dem Gewicht des Flugzeugs, das für das Publikum verhängnisvoll werden kann bei Absturz, Notlandungen oder Verankerung auf freiem Felde.

Es erscheint deshalb eine Regelung angebracht, die den Halter für die Betriebssicherheit seines Luftfahrzeugs verantwortlich macht, während der Verletzte nur den ursächlichen Zusammenhang erlittenen Schadens mit dem Betriebe des Luftfahrzeugs, ohne Rücksicht auf Verschulden, nachzuweisen hat. Dabei hat sich die gesetzliche Regelung des Luftverkehrs nur auf solche Luftfahrzeuge zu erstrecken, die geeignet sind, die geschilderten Gefahren zu verursachen, die also bei freier Fahrt zur Aufnahme von Menschen bestimmt sind. Fesselballone, Fallschirme und Drachen würden deshalb von einer zu treffenden gesetzlichen Regelung nicht erfaßt. —

Wie stets die Entwickelung des Verkehrs durch bahnbrechende Erfindungen bald vom Recht geordnet und geklärt wurde [1]), so ist auch die hohe Bedeutung der Luftschiffahrt für den modernen Verkehr frühzeitig von der Rechtswissenschaft erkannt worden. Die glänzenden Erfolge des Grafen Zeppelin im Jahre 1908, die in dem Un-

1) Die Erfindung der Eisenbahnen wurde durch das Preuß. Eisenbahn-Ges. von 1838, die Einführung der Kraftfahrzeuge im Verkehr durch eine umfangreiche Literatur und das Gesetz vom 3. Mai 1909 von Rechtswissenschaft und Gesetzgebung begleitet.

glück von Echterdingen am 5. August 1908 einen tragischen Abschluß fanden, veranlaßten Meili, sich eingehend mit der rechtlichen Stellung des Luftschiffes zu befassen [2]). Was die hier nur zu behandelnde Frage der Haftpflicht angeht, so hält Meili, der seine Schrift selbst unter den Schutz der bekannten kaufmännischen Wendung „Irrtum vorbehalten" stellt, die Uebertragung „einer ernsthaften Rezeptumshaftpflicht mit Einschluß des Kontrahierungszwanges auch auf die Unternehmungen der Luftschiffe" für gerechtfertigt [3]). Er verkennt freilich nicht die Schwierigkeit, die dabei die Anwendung des Begriffes der höheren Gewalt bereiten würde.

In einem späteren Vortrage erklärte Meili ausdrücklich den bisherigen Rechtszustand gegenüber den aus Luftfahrzeugen entstehenden Schädigungen für nicht befriedigend, vor allem wegen des Beweisnotstandes, der hier für den Verletzten noch viel schlimmer sei als im Kraftfahrzeugrechte [4]). Meili forderte, daß der „Unternehmer von Luftschiff- und Ballonfahrten" die Folgen, die damit verbunden seien, bedingungslos zu übernehmen habe, daß also die Gesetzgebung unter allen Umständen im Luftschiffahrtsrechte das Veranlassungsprinzip einführen solle.

In dem für die Luftschiffahrt so bedeutsamen Jahre 1908 führte Kipp aus, dem Grundeigentümer müsse ausreichender Ersatz dafür gegeben werden, daß er eine seine Interessen nicht verletzende Einwirkung auf sein Grundstück durch Luftfahrzeuge zu dulden habe [5]). Diesen Ersatz aber sieht er nur in der Gewährung einer durch Verschuldensnachweis nicht bedingten Klage auf Erstattung des angerichteten Schadens. Das Verdienst Kipps, in diesen Sätzen einer künftigen Gesetzgebung die Wege gewiesen zu haben, scheint Zitelmann zu verkennen, der darin höchstens eine Umschreibung der Tatsache sieht, daß eine Schadensersatzpflicht des Luftschiffers in gewissen Fällen dem Rechtsbewußtsein entspreche [6]). Zitelmann führt weiter aus, ein Interesse des Grundeigentümers an dem Unterlassen der Einwirkung durch Luftfahrzeuge sei erst dadurch gegeben, daß ihn das Luftfahren durch seine eigenen unmittelbaren Folgen wirklich schädige, nicht bloß gefährde. Von der gesetzgeberischen Einführung der Ersatzpflicht des Luftfahrers bei schuldloser Schadensstiftung sei abzuraten, bevor man nicht Abhilfebedürftige Mißstände im Verkehr beobachtet habe. Auch bedrohten die Gefahren der Luftschiffahrt nicht den allgemeinen Verkehr, wie Eisenbahn und Kraftfahrzeug, die räumlich in den Verkehr

2) Meili, Das Luftschiff im internen und Völkerrecht.
3) S. 31 der in Note 2 bezeichneten Schrift.
4) Meili, Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft, S. 245.
5) Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum, S. 643—645.
6) Zittelmann, Luftschiffahrtsrecht, S. 34.

hineingefügt seien, sondern es bestünden für den einzelnen nur solche Gefahren, wie sie ihm überall drohten [7]).

Kohler dagegen erkennt die besonderen Gefahren der Luftschiffahrt an und spricht dem Grundeigentümer ohne Rücksicht auf die Flughöhe ein Verbotsinteresse zu; er kommt jedoch in inkonsequenter Weise zu dem Schluß, der Eigentümer müsse sich gewisse Störungen gefallen lassen und diese gestatten, wenn ein starkes Kulturbedürfnis die Einwirkung notwendig mache: „Damit ist Individualeigentum und Gesamtkultur versöhnt." [8]).

Zu diesen bedenklichen Sätzen äußert sich Tauber mit begründeter Ironie: „Niemand, der durch einen herabfallenden Propeller zum Krüppel geschlagen wird, wird sagen, daß er diese Schädigung im Kulturinteresse der Gesamtheit ruhig hinzunehmen habe" [9]). Ebenso ist Tauber zuzustimmen, wenn er im Gegensatz zu Zitelmanns Ansicht ausführt, das Interesse des Grundeigentümers am Unterlassen der Einwirkung durch Luftfahrzeuge i. S. des § 905 B. G. B. könne sehr wohl schon bei Gefährdung bestehen und setze nicht notwendig eine Schädigung durch unmittelbare Einwirkung voraus. Für das zu schaffende Luftfahrtgesetz fordert er einen Paragraphen des Inhalts, daß jeder durch Luftfahrzeuge zugefügte Schaden ohne Rücksicht auf Verschulden zu ersetzen sei. Tauber begründet diese Forderung mit dem Beweisnotstande der verletzten Betriebsfremden und der bisherigen, dem Rechtsbewußtsein widersprechenden Regelung der Haftpflicht, wonach der aus Not auf eine fremde Sache einwirkende Luftfahrer aus § 904 B. G. B. ohne Rücksicht auf Verschulden haftet, während der ohne Not einwirkende nach allgemeinen Grundsätzen nur bei Verschuldungsnachweis haftet [10]).

Ebenso sprach sich für eine möglichst bald vorzunehmende Regelung der Luftfahrerhaftpflicht der im Herbst 1912 in Wien tagende 31. deutsche Juristentag aus, der folgenden Beschluß faßte: „Es empfiehlt sich, die notwendige Fortbildung des Schadenserſatzrechtes durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die

---

7) Zitelmann, S. 39, wertet das Abfliegen eines Propellerstückes nicht anders als das Abfallen eines Dachziegels.

8) Kohler, Luftfahrtrecht, S. 10 (I. 1. § 5).

9) Tauber, Ueber luftfahrtrechtliche Fragen, S. 12 ff.

10) Vergl. hierzu R. G. Z. 78. S. 171 f. (betr. das Unglück bei Echterdingen), wo u. a. ausgeführt wird: „. . . Die besonderen Bestimmungen des B. G. B. über Schadensersatz ohne Verschulden, insbesondere des § 833 über die Haftung des Tierhalters und ebenso die Grundsätze des Haftpflichtgesetzes sowie des inzwischen in Kraft getretenen Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 über die Gefährdungshaftung sind wegen ihres Ausnahmecharakters auf die eigenartigen Verhältnisse der Luftschiffahrt auch nicht entsprechend anwendbar."

durch Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen verursacht werden, nach den Prinzipien der Betriebshaftung zu unternehmen“ [11]).

Im Jahre 1913 forderte Schroeder für ein künftiges Luftfluggesetz die Aufstellung einer absoluten Haftpflicht „für die Einwirkung auf alles, über das der Luftflug hinweg geht“ [12]).

Auch im Deutschen Reichstage wurde im Februar 1913 dringend die Regelung des Luftschiffahrtrechtes und besonders eine Verschärfung der Haftung durch Einführung des Gefährdungs- statt des geltenden Verschuldungsprinzipes verlangt [13]).

II.

Am 31. Januar 1914 wurde dem Reichstage der Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes in der vom Bundesrate beschlossenen Form zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme vorgelegt. In der Begründung wurde u. a. ausgeführt, der Entwurf wolle nach dem Vorbilde des Kraftfahrzeuggesetzes „lediglich den Rahmen und die rechtliche Grundlage dafür geben, daß auf dem Wege einer sich den gegebenen Verhältnissen leichter anpassenden Bundesratsverordnung die Einzelheiten der Verkehrsregelung jeweilig bestimmt werden können.“ Der Entwurf des Gesetzes unterscheidet in 4 Abschnitten die Verkehrsvorschriften (§ 1—14), Haftpflicht (§ 15—27), Straf- und Schlußvorschriften (§ 28—33 bezw. § 34—37) und schließt sich inhaltlich bei vielen der 37 Paragraphen eng an das Kraftfahrzeuggesetz an. Besondere Bestimmungen über ein Aufstiegs- und Landungsrecht sind nicht getroffen, weil — wie in der Begründung ausgeführt wird — zu diesen Zwecken behördlich genehmigte Plätze dienen, außerhalb deren nur die nach den allgemeinen Notstandsbestimmungen des B. G. B. zu regelnden Notlandungen in Frage kommen.

Von den einzelnen Bestimmungen seien folgende hervorgehoben.

§ 1 führt unter Angabe der Begriffsbestimmung der für das Gesetz in Betracht kommenden Luftfahrzeuge und des Grundsatzes für ihre Zulassung zum Verkehr aus, daß „Luftfahrzeuge, die zur Aufnahme von Menschen bestimmt sind“, außerhalb der Flugplätze nur auf Grund eines behördlichen, für das ganze Reich gültigen Zulassungsscheines verkehren dürfen.

---

11) D. J. T. 1913, Bd. 3, S. 962. — Berichterstatter über die die Luftschiffahrt betreffenden Gutachten des Dr. Sperl und Dr. Niemeyer war Exzellenz Dr. Pattai.

12) Ferd. Schroeder, Die Haftpflicht im Luftflug, S. 12.

13) Vergl. Sten. Ber. 1912/13, Bd. 287, S. 3540. — Rede des Abgeordneten Dr. Belzer.

§ 15 begründet die Haftpflicht des „Halters des Fahrzeugs“ für alle beim Betriebe eines Luftfahrzeugs entstehenden Unfälle. Die Voraussetzungen der Haftpflicht sind nach § 15

1. ein Halter des Fahrzeugs [14]);
2. ein Unfall beim Betriebe eines Luftfahrzeugs [15]);
3. die Ersatzpflicht darf nicht dadurch ausgeschlossen sein, daß „der Unfall weder durch Verschulden des Fahrzeughalters oder einer bei dem Betriebe beschäftigten Person, noch durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder durch ein Versagen seiner Verrichtungen verursacht worden ist“ (§ 15 Abs. 2).

Der Entwurf steht somit prinzipiell auf dem Boden der Gefährdungshaftung, die jedoch zu Gunsten des Haftpflichtigen durch von diesem vorzubringende Einreden beschränkt wird. — In der Begründung wird hierzu ausgeführt, der Halter sei also nicht ersatzpflichtig, wenn er dartue, daß der Unfall durch die Einwirkung äußerer Ereignisse auf ein an sich betriebssicheres Fahrzeug entstanden sei, insbesondere auch durch Handlungen dritter Personen, die nicht zur Mannschaft des Luftfahrzeugs gehören. Der Entwurf vertritt den Standpunkt, es sei unbillig, die Grundsätze der bestehenden Haftpflichtgesetze unverändert auf den Luftverkehr zu übertragen. Da bei der Luftfahrt mit elementaren Gefahren, wie starkem Sturm, dichtem Nebel, plötzlichem Schneefall gerechnet werden müsse, sei ein derartiges Naturereignis beim Betriebe eines Luftfahrzeugs nicht als höhere Gewalt im Sinne des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 anzusehen. Ebenso werde, da Witterungseinflüsse zu den eigentümlichen Gefahren des Luftbetriebes gehören, der Begriff des unabwendbaren Ereignisses im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes kaum jemals zutreffen. Der Halter würde also, abgesehen von Fällen eigenen Verschuldens des Verletzten, immer haften. — Zur Einführung solcher Verschärfung der Haltung aber sieht der Entwurf keinen Anlaß.

§ 16 nimmt, entsprechend dem § 8 K. F. G., von der Anwendung des § 15 die Fälle aus, in denen der Verletzte die Gefahr freiwillig übernommen hat.

§ 17 legt, im Anschluß an § 9 K. F. G., bei Verschulden des Verletzten die Anwendung des § 254 B. G. B. fest.

---

14) Bezüglich des Halterbegriffes wird in der Begründung (besonderer Teil zu § 15) auf R. G. Z. 78, S. 1079, vom 15. Januar 1912 verwiesen.

15) Nach den Ausführungen der Begründung zu § 15 bedeutet „beim Betrieb eines Luftfahrzeuges“ nicht dasselbe wie „bei der Fahrt“. Vielmehr fällt darunter auch der Schaden, der bei den Vorbereitungen für den Aufstieg, bei Einbringung des Fahrzeugs in seine Halle, bei Verankerung auf freiem Felde eintritt.

§§ 18—21 regeln, in Uebereinstimmung mit den §§ 10—13 K. F. G. den Umfang der Ersatzpflicht und begrenzen diesen durch Höchstbeträge.

§ 25 regelt die Ersatzpflicht des Führers im Anschluß an § 18 K. F. G.

§ 26 bestimmt, in gleicher Weise wie § 16 K. F. G., in Fällen eigenen Verschuldens des Halters, bei Ersatzpflicht nach § 904 B. G. B. oder bei nicht geglücktem Entlastungsbeweise des § 831 B. G. B. eine weitere Schadenshaftung auf Grund entsprechender reichsgesetzlicher Vorschriften.

In der Reichstagssitzung vom 12. März 1914 wurde dieser Gesetzesentwurf über den Luftverkehr auf Antrag einer Kommission von 21 Mitgliedern überwiesen. Durch den Kriegsausbruch wurde der Weiterberatung des Entwurfes ein Ende bereitet.

Die Dringlichkeit einer reichsgesetzlichen Regelung des Luftverkehrs besteht jedoch nach wie vor, zumal wir heute öffentliche Luftverkehrsanstalten haben wie die „Deutsche Luftreederei—Berlin", die in ihrem „Flugplan" vom 15. April 1919 bereits einen fahrplanmäßigen Flugverkehr mit festen Flugzeiten von Berlin nach den Städten Leipzig — Weimar, Hamburg, Hannover — Gelsenkirchen, Warnemünde für Paket-, Brief- und Personenbeförderung mittels Flugzeugen eingerichtet hat.

In Erkenntnis der Bedeutung der Frage hat der Rat der Volksbeauftragten eine „Verordnung, betreffend die vorläufige Regelung der Luftfahrt vom 26. November 1918" mit Gesetzeskraft erlassen [16]), nach der „bis zum Erlaß eines Gesetzes über die Regelung der Luftfahrt das Reichsamt des Innern provisorisch die Verhältnisse der Luftfahrt" ordnet, und zur Ausführung dieser Aufgabe ein „Reichsluftamt" errichtet wird. Der Wirkungskreis dieses Reichsluftamtes liegt im wesentlichen [17]) in der Zulassung der Flugzeug- und Luftschiffführer, der Luftfahrzeuge und Luftverkehrsunternehmungen zum Luftverkehr; in der Mitwirkung bei gesetzlichen Maßnahmen, die als rechtliche Unterlage für die Zulassung zum Luftverkehr erlassen werden (das Luftrecht und seine Ausführungsbestimmungen); in der Bearbeitung der Fragen, welche die Entwickelung der nationalen und internationalen Luftfahrt betreffen, sowie in der Vermittelung des Geschäftsverkehrs zwischen allen an der Luftfahrt interessierten Behörden und in der Förderung von Flugkonkurrenzen, Flugzeugaus-

---

16) Die im Reichsgesetzblatt, Jahrg. 1918, Nr. 163, S. 1337, veröffentlichte Verordnung ist unterzeichnet von Ebert, Haase und dem Staatssekretär des Innern Dr. Preuß.

17) Die folgenden Angaben sind der — von dem Herrn Unterstaatssekretär des Reichsluftamts gütigst überlassenen — Denkschrift des Reichsluftamts vom 9. Januar 1919 entnommen.

stellungen und aussichtsreichen Erfindungen, die die Flugtechnik und Luftfahrt betreffen.

Auf Grund der erwähnten Verordnung des Rates der Volksbeauftragten hat der Staatssekretär des Innern mit Wirkung vom 7. Dezember 1918 Bestimmungen über die Regelung der Luftfahrt in verkehrstechnischer Beziehung erlassen, die die Frage der Haftpflicht nicht berühren [18]).

III.

Bei dem Stande der Dinge ist es nicht gewagt, auszusprechen, daß eine baldige gesetzliche Regelung des Luftverkehrs zu erwarten ist. Noch liegt ein neuer Gesetzesentwurf der Oeffentlichkeit nicht vor. So kann es unsere Aufgabe nur sein, auf den Entwurf des Luftverkehrsgesetzes von 1913 einzugehen.

Der Entwurf schließt sich inhaltlich eng an das K. F. G. an, teilweise sogar wörtlich. Das K. F. G. aber und besonders die Abschwächung der Haftpflicht des Halters durch § 7 Abs. 2 sind durchaus nicht vorbildlich. Einer ernsten Verkehrsgefährdung gegenüber sind Begünstigungen der haftpflichtigen Personen, wie sie § 7 Abs. 2 K. F. G. durch die Einrede des unabwendbaren Ereignisses und § 15 Abs. 2 des Entwurfes zum Luftverkehrsgesetz durch die dem Halter gewährten Einreden darstellen, nicht am Platze. Durch die Umkehrung der Beweislast wird zwar dem Beweisnotstande der Verletzten abgeholfen, doch ist der Anspruch der Geschädigten gegen den Halter von Luftfahrzeugen in keiner Weise erweitert. Aehnlich wie bei der Einrede der höheren Gewalt und des unabwendbaren Ereignisses kann sich der Halter im vorliegenden Entwurfe durch den Nachweis einer Einwirkung äußerer Ereignisse auf ein an sich betriebssicheres Luftfahrzeug von der Haftung befreien. Als äußere Ereignisse aber kammen im wesentlichen elementare Gefahren in Frage, mit denen der Luftfahrer rechnen muß [19]). Das Publikum wird den geschilderten [20]) besonderen Gefahren des Luftverkehrs wehrlos ausgesetzt, wenn man diese Umstände haftungsbefreiend wirken läßt. Wenn irgendwo, so ist deshalb hier reine Erfolgshaftung angezeigt. Die Ersatzpflicht des Halters ist nur bei Verursachung des Schadens durch den Verletzten oder eine andere nicht bei dem Betriebe beschäftigte Person auszuschließen [21]).

---

18) Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt, Jahrg. 1918, Nr. 175, S. 1407.
19) Vergl. oben S. 79 und 91.
20) Vergl. oben S. 79 f.
21) Bez. des Halterbegriffes wird auf die Begriffsbestimmung auf S. 36 oben verwiesen.

Als richtig beizubehalten ist m. E. § 17 des Entwurfes, der bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten die Anwendung des § 254 B. G. B. festlegt.

Ebenso ist der Begrenzung der Ersatzpflicht durch Höchstbeträge in den §§ 18—21 beizustimmen. Das leitende Prinzip für diese Norm charakterisiert Ehrenberg richtig dahin[22]: Wo jemand zum Ersatze eines Schadens verpflichtet ist, bei dessen Zufügung ihm gar kein Verschulden zur Last fällt, da soll er auch nicht gezwungen sein, mit seiner ganzen wirtschaftlichen Persönlichkeit für diesen Schaden aufzukommen.

Die Beibehaltung der in § 25 ausgedrückten Ersatzpflicht des Führers bei Verschulden ist empfehlenswert. Meili[23]) mißt zwar einer unmittelbaren Haftpflicht des Führers „wegen des leeren Portemonnaies" keine praktische Bedeutung bei; auch widerspricht, seiner Auffassung nach, eine kumulative Heranziehung des Führers dem tieferen Gedanken des Haftpflichtgesetzes, daß an Stelle eines sozial Schwachen ein sozial Starker treten solle. — Diese Sätze treffen für die Verhältnisse unserer Zeit nicht zu. Abgesehen davon, daß die wirtschaftliche Lage der Führer heute mehr als günstig ist, wird durch die Beibehaltung der Haftpflichtnormen für den Führer das Verantwortlichkeitsgefühl und das Maß der anzuwendenden Sorfalt in diesem Berufe gesteigert — ein Umstand, der bei der im Luftverkehr noch nicht erreichten völligen Betriebssicherheit und der noch nicht gleichwertigen Ausbildung der Führer überaus wertvoll ist.

Führer des Luftfahrzeugs sind diejenigen Personen, die die Maschine bei der Unfallsfahrt tatsächlich gehandhabt haben, nicht etwa die Personen, die zwar zum Führer bestellt waren, die aber in Wirklichkeit diese Tätigkeit zur Zeit des Unfalles gar nicht ausübten[24]).

Der Billigkeit und den Zwecken des Luftverkehrsgesetzes entspricht auch die Bestimmung des § 26 des Entwurfes, nach der bei Verschulden des Halters oder bei Ersatzpflicht nach § 904 B. G. B. oder bei nicht geglücktem Entlastungsbeweise des § 831 B. G. B. eine weitere Schadenshaftung eintreten soll. Die Sätze des Reichsgerichts über den Zweck des K. F. G.'s[25]) gelten auch hier unverändert. Denn ebenso wie das K. F. G. soll auch das Luftverkehrsgesetz mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit des Betriebes „eine Mindesthaftung auch für solche Fälle sichern, in denen eine Haftung für Schadensersatz nach allgemeinen Grundsätzen nicht oder nur mit Schwierigkeiten durchzuführen wäre. Dagegen liegt es nicht im Sinne dieses Gesetzes, die

22) Ehrenberg, S. 22.
23) Meili, Kodifikation des Automobilrechts, S. 99.
24) R. G. Z. 90, S. 158, betr. Führer des Kraftfahrzeugs.
25) R. G. Z. 94, S. 103.

Anwendung von Bestimmungen auszuschließen, die, insbesondere beim Nachweise eines Verschuldens, eine weitergehende Haftung des Fahrzeughalters oder des Führers oder eine Haftung anderer Personen begründen".

Wenn aus den Kreisen der Betriebsinteressenten immer wieder betont wird, eine strengere Haftung sei bei der technischen Vollkommenheit der Maschinen, die für das Publikum fast gefahrlos seien, überflüssig und würde die technische und kommerzielle Entwickelung der Luftfahrzeuge lähmen, so ist dem das Beispiel des K. F. G.'s entgegenzustellen. Sollte aber tatsächlich die Vollkommenheit von Materialu nd Personal die Gefahren, vor denen man die Allgemeinhei schützen will, nahezu illusorisch machen [26]), dann würde ja das Risiko einer verschärften Haftpflicht kaum jemals zu der Verwirklichung der von den Interessenten befürchteten Nachteile führen. Wenn aber die vom gefährdeten Publikum befürchteten Gefahren eintreten, dann verlangt das Gerechtigkeitsgefühl nach scharfen Maßnahmen, denen durch eine Umkehrung der Beweislast nicht gedient ist.

Die Rechte der Luftfahrer sollen durch die Einführung der Erfolgshaftung in keiner Weise geschmälert werden. Aber die Rechte sind wahrlich so groß, daß sie auch Pflichten auferlegen können. Im Interesse der Luftfahrer und der Allgemeinheit liegt baldige gesetzliche Regelung. Ihr Leitstern kann der bewährte Satz sein: bis dat qui cito dat.

---

26) Leider steht zur Klärung dieser Frage statistisches Material noch nicht zur Verfügung. Weder staatliche oder Gemeindebehörden, noch die einzelnen Sportzweige oder die Industrie haben sich der Aufgabe unterzogen, eine einheitliche, zuverlässige, systematisch geordnete Statistik aufzustellen.

Literatur und Abkürzungen.

Allgemeine Automobil-Zeitung. Berlin.

A. z. P. = Archiv für zivilistische Praxis. Tübingen.

B. G. B. = Bürgerliches Gesetzbuch.

Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft.

Cosak, Konrad, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechtes. Jena 1913.

Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift. Berlin.

Dernburg, Heinrich, Das bürgerliche Recht des deutschen Reiches und Preußens. Halle 1915.

D. J. T. = Drucksachen der Verhandlungen des deutschen Juristentages.

D. J. Z. = Deutsche Juristen-Zeitung.

Eger, Georg, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1919. Kommentar. Stuttgart und Leipzig 1911.

— Das Reichshaftpflicht-Gesetz vom 7. Juni 1871. Hannover 1906.

Ehrenberg, Victor, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

Enneccerus, Kipp und Wolff, Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes. Marburg 1913 (1915).

Entwurf des Luftverkehrsgesetzes von 1913 mit Begründung.

Exner, Franz, Das Wesen der Fahrlässigkeit. Leipzig und Wien 1910.

Fleischmann, Maximilian, Grundgedanken eines Luftrechts. München 1910.

Fuchs, Wilhelm, Die Haftpflicht des Automobilhalters und des Eisenbahnunternehmers. Berlin 1911.

Galli, Franz, Das Reichsgesetz vom 3. Mai 1909 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen; bei Stenglein 4. Aufl., Bd. 1 Nr. 70, S. 801 ff.

Gegenwart, Wochenschrift für öffentliches Leben, Literatur und Kunst. Berlin.

Geyer, Hellmuth, Die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters im Deutschen Reichsrecht. Berlin 1914.

Gordan, Kurt, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. München 1909.

Gruchot, Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts. Berlin.

Grundzüge des Bundesrates betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1906.

Hilse, Karl, Unabweisbare Notwendigkeit zur Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile. Berlin 1900.

Hoepfel, Friedrich, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Nürnberg und Leipzig 1911.

J. J. = Iherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts. Jena.

Isaac, Martin, Gegenentwurf zum Entwurf eines Automobil-Haftpflichtgesetzes. Berlin 1908.
— Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1912.
J. W. = Juristische Wochenschrift.
K. F. G. = Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909.
Kipp, Theodor, Luftschiffahrt und Grundeigentum in J. W. 1908, Nr. 19.
Kirchner, Rudolf, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Berlin 1915.
Koehne, Karl, Kraftfahrzeug und Rechtsentwickelung. Berlin 1908.
Kohler, Josoph, Luftfahrtrecht. Berlin 1912 in Luftfahrt und Wissenschaft, Heft 1.
Krause, Johannes II., Automobilgesetz. Hannover 1909.
Kries, J. von, Ueber den Begriff der objektiven Möglichkeit und einige Anwendungen desselben, in: V. W. P. XII. Jahrg. Leipzig 1888.
Leonhard, Franz, Fahrlässigkeit und Unfähigkeit in: Festgaben für Ludwig Enneccerus. Marburg 1913.
Literarisches Zentralblatt für Deutschland. Leipzig.
Litten, Fritz, Beiträge zur Lehre von der Schadenszurechnung nach römischen und bürgerlichen Recht in J. J., Bd. 49, S. 419 ff.
— Die Ersatzpflicht des Tierhalters im Rechte des bürgerlichen Gesetzbuches. Berlin 1905.
Luftfahrt und Wissenschaft, in freier Folge herausgegeben von J. Sticker. Berlin.
Meili, Friedrich, Die rechtliche Stellung der Automobile. Zürich 1902.
— Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für Automobilunfälle. Basel 1907.
— Die Kodifikation des Automobilrechtes. Wien 1907.
— Das Luftschiff im internen und Völkerrecht. Zürich 1908.
— Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft in: Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft, IV. Jahrg., Heft 8, S. 238—253.
Merkel, Rudolf, Die Kollision rechtmäßiger Interessen und der Schadensersatzpflicht bei rechtmäßigen Handlungen. Straßburg 1895.
Millauer, Rudolf, Die Haftung des Automobilhalters nach geltendem Rechte und das zukünftige Reichsautomobilgesetz. Stuttgart 1909.
Motorwagen, Automobil- und Flugtechnische Zeitschrift. Berlin.
Müller-Erzbach, Rudolf, Gefährdungshaftung und Gefahrtragung in: A. z. P. 106. Tübingen 1910. S. 309—476.
Neukirch und Rosenmeyer, Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Halle a. S. 1910.
Oertmann, Paul, Kommentar zum bürgerlichen Gesetzbuch und seinen Nebengesetzen. Berlin 1910.
Planck's Kommentar zum bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin 1914.
Recht, Rundschau für den deutschen Juristenbund. Hannover und Leipzig.
R. G. in Eisenb. Bd. . . . = Reichsgericht in „Eisenbahnrechtliche Entscheidungen". Zusammengestellt, bearbeitet und herausgegeben von Georg Eger. Berlin.
R. G. Z. = Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen, Band . . .
R. H. G. = Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871.
Schimpff, Ernst Hellmuth von, Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters nach dem Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1912.
Schroeder, Ferdinand, Die Haftpflicht im Luftflug. Berlin 1913.
Staudinger, Julius von, Kommentar zum bürgerlichen Gesetzbuch und dem Einführungsgesetze. München und Berlin 1912.

Sten. Ber. = Stenographische Berichte der Verhandlungen des deutschen Reichstages.
Stenglein, M., Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen des deutschen Reiches. 4. Aufl. Berlin 1911.
Tauber, Ernst, Ueber luftfahrtrechtliche Fragen. Berlin 1912.
Träger, Ludwig, Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht. Marburg 1904.
Urbach, Ludwig, Vom Luftrecht, insbesondere in seinen Beziehungen zum staatlichen Lufthoheitsrecht und zum Grundeigentum. Berlin 1917.
Vierteljahrshefte zur Statistik des deutschen Reiches. 1907—1914.
V. W. P. = Vierteljahrsschrift für wissenschaftliche Philosophie. Leipzig. (Jetzt: Vierteljahrsschrift für wissenschaftliche Philosophie und Soziologie. Leipzig.)
Waldeck, Hugo, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Berlin 1910.
Weiß, Das geltende Automobilrecht. Berlin 1911.
Wendt, Otto, Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt, B. G. B. § 276 in: A. z. P. 87, S. 422 ff.
Zitelmann, Ernst, Luftschiffahrtsrecht. Leipzig 1910.
— Die Rechtsfragen der Luftfahrt. München und Leipzig 1917.

Lebenslauf.

Am 14. Februar 1895 wurde ich zu Leer in Ostfriesland als zweiter Sohn des Postdirektors Hermann Rautenberg und seiner Ehefrau Anna geborener Benwitz geboren. Nach Versetzung meines Vaters nach Neuß am Rhein besuchte ich dort Vorschule und Sexta des Kgl. Gymnasiums; nach weiterer Versetzung meines Vaters nach Marburg an der Lahn besuchte ich daselbst das Kgl. Gymnasium Philippinum, das ich Ostern 1913 mit dem Zeugnis der Reife verließ.

Ich studierte bis zum Kriegsausbruch die Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Marburg und München.

Vom 10. August 1914 bis zum 31. Dezember 1918 war ich im Heeresdienste, seit Mai 1915 als Leutnant der Reserve des Jäger-Bataillons Nr. 11.

Am 5. Dezember 1917 verheiratete ich mich mit der jüngsten Tochter des Geh. Reg.-Rates Albrecht von Ihering.

Vom Jahre 1918 ab hatte ich Gelegenheit mein Studium fortzusetzen. Am 19. Juli 1918 bestand ich die erste juristische Prüfung vor der bei dem Oberlandesgericht zu Cassel bestellten Kommission. Zur Ausbildung im juristischen Vorbereitungsdienste wurde ich zunächst dem Amtsgericht Charlottenburg zugeteilt. Am 8. November 1919 bestand ich die mündliche Doktorprüfung vor der juristischen Fakultät der Universität Marburg.